航空ファン
KOKU-FAN
September 1992
9
FS-X初公開 ベールを脱いだ次期支援戦闘機
永世中立スイス空軍の歴史
特集 復帰20年,沖縄
沖縄の空の歴史
/空自302SQ,海自5空群,陸自1混団
在沖縄米軍史,18WG

復帰20年, 沖縄の空

沖縄の尾白鷲

南風の F-4

Photography by Hiroshi Seo

思えば前回ファントムに搭乗してから，10年以上の年月がたっている。
「あっ，そっちじゃありません。後ろです」。「どうぞ」といわれて，どっかり腰を下ろしてしまったのは前席だった。はずかしい。少し興奮していたのかもしれない。

落ち着いて見回すと，熱気がある。F-4はもとより，P-3，東西航空を初めとするエアライン，小型機にいたるまで，多様な航空機が那覇ではうごめいている。そして，実際に暑い。

沖縄は５月の連休が明けて間もなく，梅

雨入り宣言がされる。そもそもこの取材では自社機で飛んできたかった。自分で飛んで沖縄の空というものを実感したかったからだが，すべての取材が終わる頃には確実に梅雨になる。往路は行けても，帰路機体を持ち帰ることができるか不安で断念した。

F-4EJの後席からみる雲はドラマチックだ。リズミカルに受け答えするプリフライト・チェックが始まった。インターコムが伝える地上の声は新鮮だった。カメラシップの機付長は女性だったのだ。

タクシーアウトすると驟雨がやってきてキャノピーを濡らした。事前のWXブリーフィングでは，レンジは充分晴れているということだった。

数機のトラフィックを待ってCLEARED FOR TAKE OFF。1本しかない那覇の滑走路は常に混んでいる。R/W36にアラインし，出力の最終チェックをし，長機がうなづく。ブレーキを解除。パワーはミリタリーから先にいき，ノズルが開きABが点火されて加速が高まっていく。ノーズギアのオレオが伸びていき，離れ，やがてメインも路面から浮いていく。

R/W36のクライムでは大きな上昇角を設定できない。前方間近に嘉手納のアプローチが横切っており，その下をくぐるように抑えていかねばならない。長機の，ファインダー内のサイズがやや大きい。

「離れてくれますか」。

「あー，今は無理です」。

編隊は密集のまま雲に突っ込んでいく。グレイにとけ込み，ぼんやりした機影もまた戦闘機らしいが，雲中で離れれば見失う。

R/W36の離陸で，ひとつ期待があった。目的のレンジを目指してHDGを変えるあたり，すなわち慶良間列島の東端，那覇の管制圏に接するほどの位置に，SANDOがある。これは那覇にVFRアプローチする場合の重要な位置通報点なのだが，ここはグレートバリアリーフを連想させる広大な珊瑚礁なのである。ぼくはここで度々空撮を行なった。背景が気にいっているからだ。

ササッと雲が流れていく。しかし，低層の雲は切れたものの，中層にもあって，機体のシャドーが消えない。SANDOはうまく背景に入ったのだが……。

編隊はエシュロンのまま大きく左旋回を続ける。嘉手納のアプローチ・コースをクリアすると，ファイルしたIFRのプラン通り，今度は10,000ft以上の高度をとってレンジへ向かわなければならない。

JASDF F-4EJ

F-4EJの採用が正式決定されたのは、1969年のことであった。「他国に侵略的攻撃的脅威を与える誤解が生じないよう」核兵器やブルパップの爆撃装置が外され、バッジのデータリンクが追加される仕様での採用だった。72年沖縄返還、同年7月1日、防空管制を含む沖縄防空任務が航空自衛隊に付与された。そして本土では、7月31日にF-4EJの部隊使用承認がおり，翌日には臨時F-4EJ飛行隊が百里に新編されている。

フィルム交換の間に僚機がジョインナップしていた。ウアッと感動させる夏の空があった。尾白鷲のマークにある黄，赤，青。沖縄の光は各色のコントラストを強調する。エシュロン・ターンする下面に見る増槽は不釣合いな色だが，荷重制限が緩和され，さらに激しい対戦闘機戦闘訓練を可能にしている。その疑似体験が待っているレンジに，間もなく到着する。

空軍のパイロットは，F-4は海軍が生み出したものだが，育てたのは空軍だという。F-4の原設計は1958年である。開発に使えた技術的蓄積は，現在とはむろん比較にならなかった。たとえば操縦性。コンピューターを多用した最近の戦闘機のそれは極めて素直だが，F-4は違う。たとえば低速，あるいは高AOAでは，ロールはラダーで補正しなれけばならないような性格がある。

タイトにGをかけ，F-4はベーパーを曳き左右にブレークする（上）。キャノピー・ロール（下）を含め，次々にアクロ課目を繰り返していくと，F-4はあらゆる方向から光を浴び，デリケートな特徴をあらわにしていく。

たとえば，翼下面のデリケートなキャンバー，翼端に収れんするリベットの列，各々に目的を持つ機体の凹凸など（右ページ）。

第302飛行隊はF-4飛行隊として74年，千歳に新編された。AIM-7Eの配備もこの頃である。翌75年には北海道を代表する猛禽類，尾白鷲のマークを尾翼に描き，11月には対領空侵犯措置任務を付与され，10月には初の緊急発進を行なっている。

この部隊が沖縄に移駐したのは85年11月だった。同年，戦技競技会に優勝。87年12月の航空自衛隊史上初の領空侵犯機に対する実弾威嚇射撃も記憶に新しい。

さて，1本の滑走路に対する那覇の航空交通量の多さには同情を禁じえない。西側誘導路をまわり滑走路を横断して列線に帰りたいF-4だが，ラインの機体が次々降りてくる。燃料がタイトなF-104時代，上空でホールドする場合など，これはことさらに大きな問題だった（上）。

居並ぶ尾白鷲。テイルコーンを開放し，シュートの搭載を待つ。尾翼にはTシャツの整備員。精強を維持するため，おそらくは今日も1ソーティではすまないパイロット。今年からフライトスーツはオリーブドラブ化されるという。

復帰20年，沖縄の空

珊瑚礁のP-3C

Photography by Hiroshi Seo

雄大な珊瑚礁を背景に，のびのびと飛ぶP-3Cの空撮をしたいという願いに，日頃風景を楽しんで飛んでいるわけではない第5航空群のパイロットたちは，リゾート情報誌を頼りに久米島と与論島を選定してくれた。

久米島はその東部がW174（水面地表面から15,000ftまで）という米軍の演習エリアになっており，空域の調整が必要だった。そして，そのエリアの中央部に向かって，所々に島を含む大きなリーフが延びている。日本のものという感じがしない。が，残念ながらこの日はヘイズが強い。ここのリーフにも日本の風景であることを思わせないようなスケール感があるのだが……。

ペガサスの2機は，沖縄本島の西を北上し，与論島に向かった。沖縄が返還されるまでは，与論島が日本の施政権のおよぶ南西端であった。しかし，その与論島も以前は北緯30°以南の島々とともに米軍の管轄下にあり，返還されたのは昭和27年，日本の航空再開の頃であった。

オントップする20分の巡航の後，23号機は再び降下し低空を飛ぶ。まだ島影はない。

昔，S2Fトラッカーに同乗したとき，その海面すれすれの超低空飛行技術に驚嘆したことがある。旋回のためにバンクすると翼端が接水しそうなほどであった。P-3でも作戦の必要があればそこまでするのだろうか。いずれにせよ陸生パイロットは表層を恐がる。そうではないネイビー気質を写し込むつもりで，ぼくは比較的長いレンズをつけて海面を寄せ，滑る動感を出すために遅いシャッターを切った。

円盤に写るプロペラ。機首下面に丸い玉がつき出している。IRDS（赤外線探知装置）である。

那覇では海上自衛隊の黒い制服（冬服）を着用するのは2月までの3ヵ月程度だという。航空機搭乗員も，あの海上ゆえに必要な耐寒耐水服を長期にわたって着用しなくてもすむ。北の部隊では覚悟を要求する突然の吹雪などがあるが，ここの予期せぬ気象はスコールにとどまる。よすぎる環境は，練度には影響しないのだろうか。

通常2個飛行隊をもつ他のVP部隊と異なり，5空群には第5航空隊1個しかない。そして，臨時沖縄航空隊発

足以来120,492.4時間(6/30)の無事故記録が続いている。平成5年度には最後のP-3飛行隊として、ここに第9航空隊が新編される予定である。その後も無事故記録が続くことを願いたい。

P-3Cは塩害防止のために、帰投するとシャワーを浴びる。嘉手納では立体構造物になっているが、那覇では噴流のモードを変えて対処している。機内で洗浄を体験すると、ちょっとしたショックがある。

復帰20年，沖縄の空

「島」の陸自航空

沖縄の陸上自衛隊勢力は，普通科を基幹とし，各種支援部隊をもって編成され，主要な作戦正面を担う第1混成団である。が，これは師団規模には満たない。そして隷下には，地対空ミサイル改良ホークを持ち，対空戦闘の骨幹となる第5高射特科群と，この第101飛行隊がある。

陸上自衛隊航空には航空集団といった独立組織がなく，航空科は師団単位に分割され隷属しているという意見がある。たとえば，陸上航空の運用をみると，指揮官が必要とする偵察，機動輸送，指揮連絡といった任務において，航空はたまたま車両よりは効率がいい場合の手段のひとつすぎず，主役になることがない，というわけだ。

積極的な航空の活用は，AH-1のような正面で戦う航空機が導入されないとクローズアップされない。いくら空を確保しても，最後には地面を這いながら，地面をこつこつと確保していくことが，戦域における勝利を決定的にするという経験と哲学が貫徹しているからだろう。

しかし，沖縄は海に囲まれた群島であり，航空はだからこそ本来の自由度を発揮しやすい。第101飛行隊の存在感はきわめて大きく重いのである。

平時，それが最も活用されているのが民生協力である。離島の急患輸送は，年間200回，2日に1回平均と頻発している。しかもKV-107がやっと着陸できるスペースの，夜間は車両のヘッドライトで照射しなければ着陸できないような，臨時着陸場に向かう場合が多いのである。南大東島あたりが一番遠い洋上飛行となるが，陸上自衛隊機にはソフィスティケートされた航法装置があるわけではない。

これがSANDO。LR-1が海面をなめて飛ぶと，浅い珊瑚礁の海の底に機体の影が走った。

Photography by Hiroshi Seo

第101飛行隊の勢力は，LR-1×2，UH-1×2，そして年度内に６機になるV-107である。各々の機体メーカーにより胴体のオレンジの帯色が異なっているが，いずれも沖縄特別塗装が基本である。V-107の中には，沖縄仕様である1,000galタンク（空自救難機と同様）を持たず，通常塗装をしているものも見受けられた。また，通常陸自パイロットは着用しないオレンジの飛行服も，ここでは散見される。

第101飛行隊の格納庫には配備されたばかりの航空自衛隊がサイトなど端末輸送に使用するCH-47が間借りしていた。この配備によって，第101飛行隊が肩替わりしていた任務のひとつが解消する。

陸自におけるCH-47の配備が進行すれば，現在ですら狭い各島のヘリパッドは使用可能なのかどうか，心配である。ちなみに民生協力の急患輸送は移駐以来3,517件（7/6）を数えている。最も多いのが久米島で約半数。

UH-1（左ページ）はSANDOでの撮影。この背景の写真だけ見れば，日々リゾート・フライングを満喫しているようにすら見える。ドアの窓のサイズが異なるのは，カメラシップとしてV-107の撮影に飛んでくれた際，窓を開放したからである。

復帰20年，沖縄の空。そして，街，人々。

那覇に到着し，時間的な余裕があったので，半日観光をしてみる気になった。以前は部分開通だった高速道路が那覇市まで延びていた。そこで，レンタカーで嘉手納を見に行くことにした。週末だから米軍機のトラフィックは多くない。しかし10年ぶりともなれば，行く価値はあるだろう。

嘉手納の滑走路や，撮影ポイントとして名高い通称「サンパウロの丘」は，いずれも基地施設の北側にある。ならば沖縄北ICが近いだろう，と勝手な判断をしたのが間違いだった。これは嘉手納のはるか東に位置していた。ICを下りて，感覚的に近道だろうと選んだ細い道に入り，迷った。

舗装もされていない林の道が，突然開けて砂糖キビ畑になっていた。その一角で市がたっている。露天に簡便な天幕などを張り，衣料品，日曜雑貨，野菜などが並べられていた。そこそこに近在の人が集まっている。

本州の田舎町にも市はあるが，それとは違和感がある。それが何だか特定できないうちに，「途上国だなぁ」と声に出た。そして，何か後ろめたさを感じたのだ。

日本復帰にともない設置された沖縄開発庁では，沖縄の振興開発計画を効果的に進めるために，各担当省庁が組う予算を一括計上し，道路，港湾，空港など交通体系の整備や，農業基盤の整備などの公共事業，教育振興，保険衛生対策，その他多くの事業を行なっている。その目標は「本土との格差是正」であり，「自立的発展の基礎条件の整備」である。そして，復帰20年間の開発庁予算の総額は3兆7千億円になったという。その程度は分からなくとも，カーラジオは「(沖縄)県内のすべての小中学校の校舎が新しくなりました……」と伝える。

案の定，嘉手納のトラフィックはない。近くの北谷（ちゃたん）の海岸べりがすごく変わったという話を思い出した。ちょうど嘉手納の海側進入路のやや南にあたる。この宮城海岸は通称「カリフォルニア・コースト」と呼ばれ，続く防波堤には無名芸術家のグラフィティが延々と描かれている。カリフォルニア直輸入といった感じだ。

防波堤芸術ばかりか，若い建築家がデザインしたであろうアーバン・リゾートの展示場のように，レストラン，ファッションブティック，ホテル，ダイブショップなど。色は白，テラスの多用，洒落たネオン。街全体が，マニュアルで育った若い世代をマニュアル通りに誘引するようなファッション性を顕示している。

海には沢山のサーフィンやダイビングのグループが浮いているが，その中に占める外国人の割合は大きい。

古い沖縄はどうか。那覇を迂回し，「ひめゆりの塔」に寄って，糸満にいってみた。

「ひめゆりの塔」は，第二次大戦末期，洞窟を病院とするしなかった中で，従軍看護婦「ひめゆり部隊」として献身的に活動し，米軍の包囲により暗い洞窟で次々に命を絶った県立第一高女，女子師範の女性徒と教師210人の御霊をまつった場所だ。

悲惨なことこの上ない。日本人は何事にも真面目すぎるから，戦闘員以外も続々戦闘の真只中に投入され，誰も「もう止めた」といえなかったのではなかったか。そうした資質につながるものとして，書類の整合性をとことん追求する今のお役人のビューロクラシーをなぜか思い出し，ぞっとした。

今，次々に観光客や修学旅行生もやってくる。しかし，悲惨さを伝えるという意味では，どこか情緒的だ。最近訪れたベルリンの，あの壁にまつわるチェックポイント・チャーリー博物館では，突きつけるものがもっと鋭い。敵が明白なせいだろうか。

一方，うみんちゅ（海人）の糸満には，かつて沖縄が外へ雄飛するイメージがあった。江戸幕府が貿易を長崎に集中させた時代，琉球王朝は中国との独自のチャンネルを持っていた。糸満はその頃，輸出品としての海産物生産で発達した。そして琉球有数の集落を形成するに至り，高い漁業技術を各地に伝播させたのである。

ちなみに素潜り漁を行なう地方では，木製の2眼水中メガネを「イトマン」というが，これは明治・大正期にここで完成の度を高めた追込み漁の広がりと関係がある。また，糸満は大正・昭和初期にあっては日本第3の鰹節生産地であり，同時期には誰も行かなかった遠洋へ，海外へと漁を求めて出かけた先駆者の地である。

しかし，ここには今，大規模漁業の姿はない。かわりに港の近くに工場用地なのか，未利用の大きな敷地が作られていた。そういえば沖縄復帰時，屋良県政は世界最大のアルミメーカー，アルコアを誘致し，産業の核にして経済的な自立を目指そうとした。しかし，それは既存の国内メーカーを脅かすことになると，政府は認めなかった。

いま，沖縄の独自性を発揮できる産業は何があるのだろう。復帰20年，成人に相当する年月が流れ，沖縄は自立する足がかりを得ただろうか。

5月，PKOの自衛隊海外派遣論議が国会で紛糾するなかで，沖縄に直接ふりかかる問題がおきていた。沖縄タイムスの見出し（5.13）はこうだ。

沖縄に“PKO基地”構想
UNTAC　明石特別代表が表明
アジア向け　訓練，物資集積所
首相らに協力要請／日米拠出金を基金に県内各層は猛反発

大田知事「理解できぬ発想」

この問題に関し，自民党県連会長ですら，琉球新報（5．13)にこうコメントしている。「容認できない。米軍基地を返してもらい，それをアジアの諸国が納得した上でア

ジアの平和，安定のために使用することであれば，やぶさかではない。しかし，単に米軍基地の機能を強化するものであれば到底，容認することはできない。あくまで，米軍基地を返還するということが前提条件だ」。

技術的に考えれば，自衛隊の派遣先は当面カンボジアだろうから，沖縄の置かれた位置は技術的効率がいい。しかし人が住み，人には抜き差しならない心情がある。その部分をくみあげないと，何も前に進まない。

東京では大したことないニュースが共同配信され，沖縄タイムス（5．10）では写真入りの4段記事になる。政府専用機の導入にともない，連絡機B-65の後継機にGⅣやファルコン900が上がっていたのが取りやめになった話だ。この種の事柄に敏感だ。

さて，5月15日，復帰20年記念の琉球新報には大きな文字が踊っている。

平和の発信地アピール
復帰20年，県が記念式典
新たな沖縄の創出に決意
豊かな未来へ努力

「基地の島」沖縄の実態は，世界が軍縮の潮流に向かっているにもかかわらず今日もほとんど変わりがなく，この日も革新系などが10年前と同様，デモを繰り広げた。だが，記念式典には前回の10周年式典をボイコットした社会党，民社党両党の代表も出席，時代の流れと国民意識の変化を感じさせた。

宜野湾市で開かれた県主催の記念式典で，復帰時の琉球政府主席だった屋良朝苗氏とともに功労者として表彰された当時の総理府総務長官・山中貞則氏は，「沖縄の最大の理解者」と自ら豪語し，復帰準備で辣腕を振ったが，「政府は復帰後，沖縄を見つめているようだが，望遠鏡を逆さに使っているため，8倍レンズでも実は8分の1にしか（実態が）見えない」と厳しい持論を持っている（琉球新報5．14）。

こんな見出しも見える（琉球新報5．16）。

なお格差　平和に不安も
基地，離島苦，福祉……。
真の復帰は基地撤去／変わらぬ現状糾弾

15日夕方から那覇市の与儀公園で行なわれた復帰20年・平和な島をつくる5.15総行動（護憲など3団体主催）には豪雨の中，8，000人が参加「沖縄の復帰を問い直し，沖縄から全世界へ反戦・反基地闘争を広げよう」と訴えた。

参加者たちは沖縄各地を数日かけて巡るコースを行進した。この日集まった行進参加者はいう。「5日間実際に歩いてみて，道路沿いにこれだけの米軍フェンスがあることに，沖縄は基地同然だという意識を強くした。日本本土がしちゃいけないことを沖縄に押し付けてしまったと思う」。

沖縄返還20周年を記念して東京で行なわれたシンポジウム「沖縄返還の歴史的意義と新しい時代の日米関係」で元国務長官のキッシンジャー氏は基調講演を行ない，日米の友好関係の発展，深化はアジア太平洋地域の平和と安定に寄与し，その基礎は20年前の沖縄返還だ，と評価した。そして，語った。

日本が軍事的能力を身につけると，アジア諸国に侵略の不安が生まれ，再び対立が始まり，力の均衡という危険な状態に逆戻りする。日米安全保障条約をさらに深めることで均衡が保て，日本の軍備は侵略ではなく，防衛のためのものと証明できる。

国益をいうことは恥かしくなく，それゆえに長期的政策が行なえ，国民の支持が得られる。日本は，日本の国益とは何かを充分に定義することが必要だ。日本の政策決定のプロセスは不透明で，外国に分からないように作られているのではないか。

われわれは，お互いにどこへ行こうとしているのか，方向を見つけることが今後の課題だ（琉球新報5．16）。

とはいえ，本土並みとはいかないのか，在日米軍の75%が，沖縄だけに集中している問題だろう。

さて，復帰時に沖縄に移駐した自衛隊員に話を聞くと，「家族とともに転勤しましたが，子供を小学校に転校させてくれないのには参りました」などという話が出てくる。

自衛隊の「進出」も沖縄県民に新たな不安を与えた（琉球新報5．14）

「本土の人間は，自衛隊の発足，成長段階を見ており，昔の日本軍とは違うと知っている。しかし，沖縄県民にとっては，復帰と同時に自衛隊という「兵隊」がきたわけで，どうも，昔のイメージと合致してしまう。無用の恐怖というのかな。しかし，国の防衛上の配置ですから」（山中貞則）。

沖縄タイムスの復帰20周年特集（5.14）では県民意識の変化を世論調査している。
（復帰当時→現在，である）
県民意識はこう変わった。

暮しやすい　15%→47%
暮しにくい　59%→32%

米軍基地，不安を感じるか？
感じる　63%→48%
感じない　22%→36%

基地の今後は？
段階的撤去　46%→65%
全面撤去　17%→21%
現状維持　10%→11%

日米安保は必要か？
必要　32%→29%
必要ない　28%→20%

自衛隊配備に賛成か反対か，今後どうしたらよいか

反対	56%→	縮小11%
	→	撤去27%
賛成	22%→	現状維持49%
	→	強化6%

また沖縄は過去20年にずいぶん変わったようだ。半日の観光や新聞だけでは，充分に語れないが，自衛隊肯定は上記の「現状維持＋強化」で55%になる。過半数を占めたことは印象的だ。（S）

Photo : MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES

次期支援戦闘機FS-X実大模型初公開

The First Display Of A Mockup Of The JASDF's Next-generation Support Fighter

航空自衛隊次期支援戦闘機FS-Xの実大模型（モックアップ）が6月19日，三菱重工業名古屋航空宇宙システム製作所小牧南工場内の格納庫で公開された。このモックアップは基本設計の図面をもとに製作されたもので，最終的にカナードを取り付けないことが決まった昨年12月から組み立てを開始，完成までに5ヵ月を要した。ご覧のとおりマホガニーやけやき，それにベニヤとプラスチックといった構成材の地肌がむき出しのままであるが，内部の構造や配線などはすべて実機のとおりで，今後コクピットからの視認性確認や，搭載武器の搭載性，各部整備点検上の問題点チェックなど詳細設計作業に利用される予定。（詳細はP.50からの本文記事を参照）

Photos by Yutaka Yuzawa/KF

［左ページ上］ 三菱重工業がリリースしたFS-Xモックアップの全景。木製の脚では全重量を支えきれないためジャッキアップされ，また主翼も木材では強度を出せないためワイヤで吊り下げている。寸法は全長15.5m，全幅11.1m，全高5mで，一見したところベースとなったF-16そっくり。しかし新開発のアクティブ・フェイズドアレイ・レーダーを収めるレドームや25%面積が増加した主翼，エアインテイクなど細部のラインは微妙に異なっている。またFS-Xの外見上最大の特徴はそのキャノピーでF-16は一体式のクラムシェル・タイプだったのに対し前部ウインド・シールドを分割式としたものとなった。これは低空飛行を前提としたバード・ストライク対策であるという。
［左ページ下］ モックアップのサイドビュー。胴体はF-16より約40cm長い。

↑ 当日はコクピット内部も記者団に公開されたが撮影は禁止。計器盤は実際にはまだ作製されておらず予定される計器配置を描いた図面が貼り付けてあった。もちろん各種表示を多角的に映し出すCRTを多用したグラス・コクピットで自機の位置を地図上に示すマッピング・システムも備えている。ウインド・シールド前方に並んだ突起はIFF（敵味方識別）アンテナ。
← モックアップを後方から見る。旋回性向上のために主翼とともに約20%面積を増加した水平尾翼とドラッグシュート収納部が目につく。F110-GE-129エンジンの排気ノズルも特徴的。ドラッグシュート収納部にはECM関係やRWRなどの各種アンテナ，センサー類が取り付けられている。

← 単座型と並んで練習機として使用される複座型の全胴部モックアップも置かれていた。前席の計器配列は単座型とまったく同じ。性能的にも燃料搭載量が若干減る程度で，ほとんど変わらないという。
↓ FS-X実大模型概要説明の会場に置かれていた同機のデスクトップ・モデル。制空用ロービジ塗装に国籍標識が鮮やか。実際FS-Xがこの塗装になるかどうかは定かでないが，現用F-1迷彩が不評であるだけに，その可能性は大である。また多少モデファイされているとはいえ，この角度から見ると大きくなった主翼，丸みが強くなった機首レドームが一目瞭然。翼端にはXAAM-3が装着されている。

AIR TOURNAMENT

RAFボスコムダウンの航空ページェント
Photography by Katsuhiko Tokunaga

INTERNATIONAL '92

↑← 機体にはロシア共和国のナショナルカラー3色を基調とした鮮やかなマーキングが施され，ロシア空軍チーム，ルスキーイェ・ビチャジとはまた違った印象。インテイク側面にはジュピター・インシュランス・グループの文字が見える。

↓ 機体上面とは対照的に，下面は赤と白。1機での変則的なデモフライトだったため，プログラムは，クボチャーが989年にMIG-29で行なっていたのとまったく同じものであった。

↑ 尾翼にロシア国旗を書き込んだテストパイロッツのSu-27。同チームには，クボチャーを初めLIIのテストパイロット5名が所属しており，昨年のバイコノール基地でのユーリー・ガガーリンの宇宙飛行30周年セレモニーでデビューを飾っている。

↓ 機首側面には，キリル文字でLIIのロゴが小さく入れられている。なお機体を民間会社に売却するにあたって，レーダーやECM関係の電子器材はすべて取り外されており，そのためキャノピー前方のIRSTセンサーやインテーク側面のECMアンテナなどは見られない。

今回のAT'92最大の呼び物が，ロシア共和国の飛行試験研究所LII所属のアクロバットチーム・"テストパイロッツ"。本来はSu-27 2機で編成されたチームだが，今回は1番機のみが飛来，ソロ・デモンストレーションを披露した。これは2番機に，また機密解除許可の下りていない空中給油受油装置装備のタンデム複座型Su-27PUを使用していたため。このゴタゴタから，当初2日前に予定されていたボスコムダウン入りも，結局ショー初日の夕方までズレ込んでしまった。そのためAT'92でのディスプレイは，2日目の1回のみとなったが，2番機もその翌週のビギンヒル，マンチェスターの両航空ショーには参加，初の海外ツアーを成功裡に締めくくっている。なおこのテストパイロッツは，ロシアの保険会社，ジュピター・インシュランス・グループがSu-27 2機を購入（？）して編成したもの。民間会社が軍用機を購入して，アクロバットチームを編成してしまうというのも驚きだが，中古機ながら1機約5,000万ルーブル（現在の換算レートで約5,000万円）という価格もにわかには信じがたい。同社は，すでにロシア政府とSu-27 2機の追加購入契約を結んでいるそうで，将来的には編成機数の増加も期待できるだろう。なおチームのパイロットは，すべてLII所属の現役のテストパイロットで，今回デモフライトを披露したのは，チームリーダーであるアナトーリー・クボチャー。彼は元ミコヤン試作設計局のテストパイロットで，1989年のパリ航空ショーにおいて，バード・ストライクに見舞われて墜落するMiG-29から，超低空脱出を成功させたことで有名。あやうく九死に一生を得た彼が，保険会社の保有するチームを率いるというのも，何かの因縁であろうか。

↓ ショー翌日，支援のTu-134Aとともに編隊離陸（？）でビギンヒルを目指すSu-27。なおチームはMIG-29を使用してデモを行なうこともあるが，クボチャー自身は，ハンドリング特性に優れたSu-27の方が好みだという。

↑ 昨年のエア・タトゥーで西側のエアショーへのデビューを飾ったチェコスロバキア空軍。今回のATI'92では，MIG-29，Su-25K，L-39ZA，An-12BPと，5機種を参加させたほか，支援用にTu-154Mも飛来した。その中でも注目を集めたのが，このスペシャルマーキングの施されたSu-25K。尾翼のマークからも分かるように，フロッグフットのコードネームは今や東側諸国にも逆輸入されている。

↓ Su-25Kの推力重量比は比較的高めの設定で，主翼もアスペクト比の大きなもの。装甲板を貼り巡らした厳つい姿とは対照的に，中々軽快なデモフライトを披露した。

↑ 翼端にセンサー／スピードブレーキ兼用のポッドをを装備した，特異な平面形を見せるSu-25K。旧ドイツ空軍機を思わせるスポット迷彩だが，実際にはまったくのショー・マーキング。所属はパルドゥビス基地の第30攻撃航空団／第1飛行隊で，チェコスロバキア空軍に所属するSu-25K/UBKは，すべて同航空団に配属されている。

↑　4本のドロップタンクを搭載して帰途につくSu-25K。同機は実戦任務においては，APU，システムチェック器材，給油ポンプ，整備工具，予備部品などの必要な支援器材のすべてを4個のポッドに搭載して前線に展開するという，極めて実戦的な思想で設計されている。

→　小型の機体ながら，2個のドラッグシュートを展張して減速するSu-25K。これは使用後のドラッグシュートをたたむ面積を最小限に抑え，同時に他機との互換性を保つため。

←　チェコスロバキアが独自に開発した中等練習機L-39。今回参加したのは，同国空軍向けの訓練／軽攻撃型L-39ZAで，MIG-29と同様，ザテック基地の第11戦闘航空団に所属する機体。旧ソビエト連邦を含む東側諸国向けに，すでに2,000機以上が生産されているL-39シリーズ。現在，価格の安さを武器に，パワーアップ型のL-59とともに西側諸国に対しても積極的なセールス活動を展開中。先頃タイ空軍にも採用が決定している。

↑ 昨年のエア・タトゥーにも参加したチェコスロバキア空軍第11航空団のMIG-29。東西の冷戦構造のなか，ワルシャワ条約機構軍というイメージの固まっていたチェコスロバキア空軍だが，第二次世界大戦中には，RAF内にスピットファイアやハリケーンを装備したチェコ人部隊が設けられていたほど，英国との関係は深い。

↓ タイガーミートの名残りを尾翼に残したチェコスロバキア空軍のMIG-29。西側でもポピュラーになった同機のデモフライトだが，やはりその機動性の高さは印象的。なお，所属するザテックの第11航空団は，MIG-29を装備する第1飛行隊とMIG-21を装備する第2飛行隊の混成部隊。

↑　今回が西側のエアショーへのデビューとなったチェコスロバキア空軍のSu-22M4。同空軍で最大勢力を誇る戦闘攻撃機で，ナメスト基地の第20戦闘攻撃航空団に所属する機体。機首には初登場の機体に対する恒例の歓迎行事となった感のある各飛行隊のステッカーが見える。

↑　アフターバーナーの炎を曳いて離陸するSu-22M4。同機はロシア空軍のSu-17M4に相当するフィッター・シリーズの最新型。飛行性能向上のために，エンジンをオリジナルのリュールカAL-21-F-3から推力の大きなツマンスキーR-29BS-300に換装しており，それにともない垂直尾翼基部前方にエアスクープを増設している。

←　これまで，制空戦闘機MiG-21のライバルとして開発されたという捉え方が一般的だったSu-7/-17/-20/-22系の機体だが，実際には機体規模ははるかに上まわり，当初から戦闘爆撃機を目指した機体だったようだ。とくに外翼部に可変翼を採用し，胴体も太くなったSu-17/-22M4では，総重量43,000lbを上まわる大型機となっている。

↑ 本国へ引き上げが決定されている，在独カナダ国防軍439飛行隊所属のCF-188A。帰投時には超低空高速パスを披露。タイガー塗装の機体からボーテックスが発生した。

去る6月13~14日の2日間，イギリス空軍慈善基金協会（RAFBF）の主催によって，エア・トーナメント・インターナショナル（ATI）'92が開催された。同協会は，世界最大の軍用機ショー，インターナショナル・エア・タトゥー（IAT）を主催していることで有名だが，今回からIATが行なわれない偶数年の穴を埋めるために，このATIが実施されることになったもの。当然ながらその収益のすべてが同基金に寄付されることになる。会場には，一昨年バトル・オブ・ブリテン50周年記念ショーが開催されたA&AEEボスコムダウンが選ばれ，IATとの差別化が図られたが，主催者も同じなら目的も同じ。実質的には同ショーがアニュアルイベント化したと考えてよい。もちろん目的がどうあれ，こうした大規模のエアショーが増えることは，航空ファンにとっては朗報。今回もイギリス空軍を初め，同海・陸軍および国防省，オーストラリア空軍，ベルギー空軍，カナダ国防軍，チェコスロバキア空軍，デンマーク空・海軍，フランス空・海・陸軍，ドイツ空・海・陸軍，ハンガリー空軍，イタリア空軍，オランダ空・海軍，ニュージーランド空軍，ノルウェー空軍，オマーン空軍，サウジアラビア空軍，スペイン空軍，トルコ空軍，アメリカ空・海・陸軍・海兵隊，スウェーデン空軍，スイス空軍などから合計160機以上の機体が参加，集まったファンを喜ばせた。とくに緊張緩和の時代を反映し，これまで見る機会の少なかった旧ワルシャワ条約機構国機も多数が参加。IAT同様，今後は目が離せないイベントとなりそうである。

↑ ツカノの配属が進み，イギリス空軍のジェットプロボストも，このRAFリントン・オン・オースの1FTSが残るのみ。

↑ ナショナルカラーの新塗装になったスペイン空軍のパトルーラ・アギラ。オリンピックに向けてカラースモークもテスト中。

↑ ドイツ空軍に対して配属の開始された，ワイルドウィーズル型のトーネードECR。

↑　RAFにおけるファントム最後の年とあって，昨年解散したNo.92sqnのスペシャルマーキング機で参加したNo.56sqn。自身も2週間後には解散し，残るはNo.74sqnのみ。

↑　スモーク・ジェネレーターを搭載して，いつもながらの派手なデモフライトを実施したオランダ空軍第322飛行隊のF-16A。

↑　ハンガリー空軍から参加したAn-26SG。次回はチェコ並みに戦闘機も出展してほしいもの。An-26はドイツ空軍機も飛来。

↑　ニュージーランド空軍は引き渡し前のMB.339CBを持ち込む意気込み。ショー終了後に船積みのためにイタリアに向かった。

↑　レッド・フラッグの帰途に立ち寄ったサウジアラビア空軍，第18飛行隊所属のE-3A。クルーの半数以上はアメリカ人。

↑　定番のドラッグシュート・オープンでデモフライトを締め括るノルウェー空軍332Skv所属のF-16A。ボド基地から飛来。

↑　今回飛来した最も珍しい機体のひとつが，オマーン空軍第4飛行隊所属のBAC1-11。尾翼の数字は001ではなく551と読む。

↑　スペイン空軍Ala12に所属するEF-18。同軍における制式名称はC.15という。

↑　イギリス初登場のスウェーデン空軍のチーム60。編成機数は以前より減って5機。

↑　性能向上計画の見送られたフランス海軍のF-8E。それでも今世紀末までは現役。

新編部隊, 多忙部隊

もうひとつの那覇の「顔」

Photos & Reports : Yutaka Yuzawa/KF, Yukihisa Jinno/ KF

那覇ヘリコプター空輸隊

那　覇　救　難　隊

↑ 離陸準備中の那覇ヘリ空輸隊CH-47J(27-4481)の後方を，離島へ向かうエアーニッポンのYS-11がテイクオフ。目的地，用途こそ違うが，同隊のチヌークも近い将来，離島への定期便として飛ぶことになる。
→ 錬成訓練のため，472号機に続いて那覇を離陸した481号機。同機は機番からも分かるがかなり新しい機体で，側面最後方の窓にバブルキャノピーを採用している。

↑ 操縦席のクルー配置。操縦席右側がパイロットで左側がコパイロット，写真手前に座っているのはFE(フライト・エンジニア)だ。
→ 貨物室に配置されるロードマスターは，任務によっては2名乗り込む。後方に見えているのは長距離飛行用の機内フェリータンクで，最大4本まで搭載できる（写真は2本)。

今年3月31日，航空自衛隊のヘリコプター空輸隊として，3番目に編成完結した那覇ヘリコプター空輸隊は，新しい部隊特有の新進気鋭の気概に満ちた，南西セクター期待の部隊だ。初代隊長永井昭維2佐以下隊員50数名で構成されており，CH-47Jを2機保有している。同機のクルーとしてはパイロットが9名，またロードマスター（空中輸送員）が6名。その他にCH-47Jで新たに設けられたフライト・エンジニア（機上整備員）も3名が配置されている。

隊長の永井2佐は防大19期，T-34を70時間，海自の委託教育でビーチB-65を120時間，そしてS-62 110時間，V-107 1,800時間，そして現在のCH-47J 150時間と，ヘリ一筋で飛んできた生粋のヘリコプター・パイロット。那覇には昭和57～60年の救難隊に次いで2度目の勤務で，本年3月，部隊新編と同時に着任した。また小松救難隊にも勤務したことがあり山岳救難，洋上救難両方を行なったという貴重な経験の持ち主。

冒頭でも述べたように，同隊に対する南西セクターの期待は大きい。それは南混団隷下の部隊のほとんどが離島というかたちで広大なエリアに散在し，迅速な人員，物資の輸送は必然的にヘリに頼らざるを得ない状況であるため。いままでは救難隊のV-107が輸送任務を本来の任務の合間をみて代行していたが，何分人員機材に限りがあるため，思いどおりの運用もままならず，長らく専任の空輸部隊の誕生が待たれていた。

こうした期待を一身に受けて生まれた那覇ヘリコプター空輸隊だが，現在は隊長指揮のもと，全員一丸となって実任務に向け訓練中である。同隊は3月に新編されたばかりの部隊であるため，実際に任務を実施するに当たって，その能力があるかどうかのチェックを受けなければならない。その能力点検が7月上旬の数日間，航空救難団によって行なわれ，また，さらにその上級部隊である航空支援集団の態勢点検を7月下旬ごろに受検する。こうして，それ以降任務が付与され，晴れて離島の部隊間を結ぶ定期便が運航されるわけだ。任務付与後は宮古島，久米島，沖永良部島のレーダーサイトに定期便を飛ばし，他にも奄美大島

← 午後からのフライトに備え、機内に貨物を搭載する。取材した時点ではまだ実任務の定期便は飛んでおらず、所有する2機をフル稼働させての錬成訓練中だった。定期便の任務が付与されると、陸自の第101飛行隊と協力して宮古島、久米島、沖永良部島に所在するサイトへ連絡飛行を実施することになる。また救難、災害派遣等の民生協力プログラムも想定されており、島国に暮らす人々の強い味方にもなるはずだ。

→ 訓練を終えて着陸したCH-47J（77-4472）の後方には、現在急ピッチで工事が進められている那覇ヘリ空輸隊の新ハンガーが見える。

← 481号機エンジン始動。今後離島のサイトなど、バックアップ施設の充実していない場所へフライトする場合は、前述した5名のクルーの他にSE（サブ・エンジニア）と呼ばれる整備員を搭乗させる用意もあるという。

← 平成3年度末に編成が完了したばかりの同隊は、現在は陸自第101飛行隊のハンガーを間借りしている。沖縄特有の塗装を施したV-107A2機のスペースが、同隊に与えられた空間。

→ 保有機2機が訓練に明け暮れるため、整備小隊の休息はフライト中ぐらい。こうした時間を使って、自作の工具箱を整理。整備性の向上をつねに怠らない。

に通信部隊が所在しているのでそちらにも特別便を運航する予定。現在、同じ那覇基地に同居する陸上自衛隊第101飛行隊が月曜と火曜に定期便を飛ばしているので、那覇ヘリ空輸隊は水曜、木曜に飛ばせるよう計画しているという。

那覇ヘリ空輸隊の主任務は文字どおり、人員、物資の空輸にあるわけだが、災害派遣や救難にももちろん協力を惜しまない。空自が民生協力として貢献できる分野では、支援集団隷下の部隊が第一線で活躍することになるわけだが、こうしたことから部隊新編に当たっての地元民の感触も好意的で、CH-47J導入時の地元マスコミの対応もいたって冷静だったという。皆に愛される部隊をということで制定されるワッペンも、この業界では有名な下田信夫氏のデザインによるもので、シーサーとCH-47をうまくかけ合わせた素晴らしい出来となっており、誌上でご紹介できないのが残念だ。

ところで任務の大半が洋上飛行となる同隊にとって緊急事態は深刻な問題。このため不時着水の手順をシビアに捉えるよう、乗組員とディスカッションを重ね、ディッチングの意識を高めるとともに、その想定訓練を頻繁に行なっているという。

最後に永井隊長にV-107とCH-47Jの感想をうかがった。隊長は基本的には両者に変わりはないものの、運用面についてV-107は"クイック&レスポンス"、つまりリスクをおかしてでもギリギリの運用を強いられ、CH-47Jは"ステディ&セーフティ"、安全に確実にが要求されると、救難ヘリと輸送ヘリの違いを指摘してくれた。

今回の取材でも隊員が着ていた、ヘリ空輸隊のTシャツ（下田信夫氏デザイン）を入手してきましたので、読者の皆さんにプレゼントします。色は白、紺、水色各1着ずつでサイズはLのみ。ご希望の方はハガキに住所、氏名、年令、職業、希望の色、本誌に対する感想、ご意見を明記の上、当編集部「チヌークTシャツ係」までご応募下さい。締め切りは8月13日消印有効とします。

救難隊は航空自衛隊の中でも地味な仕事と思われがちだ。しかし，考え方を変えてみると，つねに実任務に対応しており，戦闘機と違って毎日が実戦ともいえる。確かに戦闘機の人気は自衛隊の内部でも高いが，救難任務の責任感，充実感は言葉ではいいつくせないという話を関係者からよく聞く。

那覇救難隊は昭和47年（1972年）10月，沖縄の復帰からわずか半年後に編成され，離島の多い沖縄エリアを陸自第101飛行隊，海上保安庁らと協力しながらカバーしている。ただし救難隊の歴史としては，秋田救難隊に次いで2番目に若い飛行隊であるという。

まわりが海という地理的条件から，海難救助の出動が多いようだが，今回は航空救難に対する緊急出動を実演してもらったので，ここで紹介したい。

↑ 那覇救難隊は，本土各基地に所在する救難隊と比べ，機体定数でMU-2 1機，定員で約3割多い。これは南西航空混成団に救難隊が同隊ひとつしかないのを，少しでも補うための措置。

↑ 他基地の救難隊同様，那覇でも緊急出動に対するシフト態勢を組んでおり，自衛隊機が訓練中は15分，1時間待機にそれぞれ，V-107，MU-2どちらか1機ずつ，計2機を待機させている。夜間に関しては，前述したように南混団内に救難隊がひとつしかないため，本来他基地とペアを組んで1機だけを待機させるべき2時間（自宅）待機に，1機ずつ2機を用意する必要に迫られることになる。訓練中にアクチュアル（出動）がかかると，15分待機のチームは搭乗員，整備員ともに機体まで走り，発進準備に素早くとりかかる。

← クルーと救難器材を積み込んだV-107（74-4824）が後部ハッチを閉じて離陸態勢に入る。

写真提供：那覇救難隊

↑ V-107の操縦席。やはり右がパイロットで左がコパイロット。現在はTAC部隊（いわゆる戦闘機）から機種転換してきたパイロットも多く在籍しているが，平成7年度からはT-1での操縦訓練課程終了後，輸送機，救難機等基本操縦課程というコースが新設され，戦闘機乗りとは分けて輸送，救難のエキスパートを養成する予定となっている。

→ 洋上に浮かぶ遭難者をMU-2が発見，V-107が救助のため現場に急行する。現場に到着したV-107からはメディックと呼ばれるクルーが1名海中に降下，遭難者を写真のペネトレイターというフック等を使ってピックアップする。現在ではこのような救難作業を必要とする場合，空自が出動するケースが多いが，逆に離島からの急患輸送などには陸自第101飛行隊のLR-1が多く使用される。

← 航空救難の場合，遭難者にいちばん多い症状は骨折。実際の出動であれば，フライトスーツをさいてケガの位置等を確認し，腕などに骨折箇所が見つかった時には，救急キットの簡易ギプスで固定する。画面左下に見える銀箱の中に救急キットがつまっている。

→ 酸素供給キット。出動前から症状が分かっている時は医師が同行するケースもあるが，通常はメディックしか乗っておらず，彼らは薬を投与するなどの資格は持っていない。

→ 那覇救難隊V-107のクルーと整備員。沖縄での航空機による救難活動は，厳しい面も多い。しかし前出の那覇ヘリ空輸隊と並んで，自衛隊の中でも一般民衆に触れる機会が多い同隊は，ある意味では那覇の「顔」といえる。那覇救難隊の活動等の詳細については，P.152からを合わせて参照していただきたい。

KF Special File

諸般の事情から２年ぶりの開催となった航空総隊の戦技競技会に向けて、各飛行隊とも訓練に余念がない。写真はすべて６月中に撮影された特別塗装機だが、識別帯、F-1/RF-4迷彩とも、競技内容との関係は不明。上は６月８日撮影の第301飛行隊F-4EJ改（77-8398）。下は６月２日撮影の第301飛行隊F-4EJ改（97-8427）。

Photo : Tatsuya Mizushima　　*Photo : Katsuhiro Takano*

T-4も訓練に一役買っているようだ　6月21日撮影の第306飛行隊のT-4（16-5672）。他に671号機とも迷彩をしている。　Photo : Hideaki Tsuji

6月11日撮影第301飛行隊F-4EJ改（17-8437）。　Photo : Keiichi Hanbu

帯入り第301飛行隊F-4EJ改（47-8348, 47-8342）。Photo : Sadakazu Sakurai

F-15迷彩の第306飛行隊F-4EJ改（17-8440）。　Photo : Hideaki Tsuji

紺色2本帯の第302飛行隊F-4EJ（47-8341）。　Photo : Yukihisa Jinno/KF

FS-Xの横顔

武田頼政

「軽量小型の機体に、高機能を要求しているという点で、FS-Xはまさに"平成のゼロ戦"、"現代のゼロ戦"になりうると確信しております」。

6月29日、小牧空港に隣接する三菱重工業名古屋航空宇宙システム製作所・小牧南工場内の会議室で、防衛庁技術研究本部航空機担当開発官の松宮廉空将補はモックアップの公開に先立って、外国人記者数名を含む数10名の報道関係者を前にして高らかに宣言した。

まだモックアップの段階でしかないにもかかわらず、日本の航空技術史に燦然と輝く美名「ゼロ戦」の名を冠してまでFS-Xに期待を寄せる松宮空将補だが、10分以上の挨拶のうち華々しかったのはこの最後の言葉だけで、後はこれまでFS-Xが被った内外からの批判に対する反論と釈明に費やされた。

「開発意義は平和時の基盤的防衛力の整備にあるんです。国際関係が激変してもFS-Xの必要性に変わりはありません」。

「カナードを取り外したのはCCVを断念したのではなく、補完機能で目的を充分果たしうると判断したからです。重量オーバーによる予定外の措置ではありません」。

「GAO（米会計検査院）の報告書は事実に反します。開発費増加は設計変更によるものではなく、GD側の試作の分担要求に加えてソースコードがリリースされなくなったので国内開発せざるを得なくなった、というのが経費増加の主たる原因。技術移転に日本側が消極的だとしている点についても、FS-Xに関する限りすべて遅滞なく行なっているし、日本固有の技術についても最善の努力をしているところ。だからGAOの主張する説についてはまったくの誤りです」。

Illustration : Masao Sasaki

FS-Xは当初，平成９年度の部隊配備を予定していたが，幾つかの理由により，すでに２年遅れの平成11年度以降にずれ込むことが確定している。このため，平成８年度から退役が始まるF-1の穴埋めとしてF-4EJを改造して転用，F-4EJの不足をF-15Jの買い増しで対応する。

計画の遅れのみならず，開発費用の面でも，当初計画では昭和62年度価格で1,650億円，物価上昇ベースを勘案しても約2,000億円で完了する予定だったが，米側の開発分担でGDの見積り額が大幅に増えたことなどにより，現在，最終的には3,000億円を超えることは間違いないといわれている。しかし，それすらもソースコードの開発を含めた全体計画が予定通りクリアできれば，という但し書が付く。

まだ産声すらあげていない子なのに，大メシ食らいの出来損ないだと罵られる。さながら必死に抗弁する父親のような松宮空将補だが，その主張に動揺は見受けられない。しかし，FS-X計画のスケジュールは現在，これ以上の遅滞を許されないほど大幅な狂いを生じている。いずれ開発意図や設計理念を超越した，その意義さえも問われかねない，厳しい現実に直面しているのである。

FS-X計画は当然のことながら，国家防衛という大きな枠組みの中にある。それは，単に一国の都合によって政策されるべき問題ではなく，また，純軍事的な側面だけでも捉えられないことは戦中，そして戦後50年近くかけて日本人が学んできたことである。

国際政治経済問題，特に日米間のそれと密接にリンクしていることは，過去，F-104J，F-4EJ，F-15J，という航空自衛隊の主力戦闘機の選定過程をみても明らかである。

時に政治家の政争の道具として，また汚職の温床として利用されるという，極めてスキャンダラスなケースさえあった。

しかし，FS-X計画によってはしなくも露呈してしまったのは，政争でも汚職でもなく，実は軍事技術開発という点において日米間は冷徹なライバル関係にあったということなのだ。

古くは「次期対潜哨戒機」，「超音速高等練習機」といった独自開発計画が日本の防衛構想に登場するたびに，米国は自国製機の売り込みに躍起になる。事実，対潜哨戒機は川崎重工の開発ということでほとんど決定していたにもかかわらず，いかなる売り込みがあったのか，結局ロッキードP-3Cの導入へと覆されてしまった。

軍事産業は米国の基幹産業のひとつである。戦闘機も自動車もセールスという面ではスタンスに変わりはない。マーケットの確保のため自動的に買い換えの時期もくるだろう。常に技術開発を怠らないのと同時に，ライバルの足元をすくおうと汚い手も使う。そういった目で見れば，FS-Xに対する米国の行動は，競争原理にもとづいた資本主義的行為以外なにものでもない。

自主開発から共同開発，迷走したFS-X

“自国製武器本位主義”を唱える米国にとってみれば，当初あったFS-Xの国内開発案は，獅子の尾を踏もうとするのに等しい行為だったに違いない。まして，ハイテク技術を駆使して米国の汎用市場を席巻する日本が，総力を挙げて開発しようという戦闘機だ。それ

Photo : MITSUBISHI HEAVY INDUSTRY

ワイヤーに吊り下げられた姿のFS-Xモックアップ。木製で表面塗装を施していないため、外国のショーなどで展示される物とは印象が違う。海外への売り込みなどないから、そうした処理も必要ない。大きさも実機よりやや小さい。このページ下は、公開日当日、記者団に配布された実機イラスト。「66-8001」のシリアル・ナンバーがそのまま適当されるかどうかは不明。

がATFに迫ろうというものではないにせよ、軍事航空技術の進歩がいずれ一般の航空機産業にフィードバックされれば、自動車の二の舞だという危機感を持ったとしても不思議ではない。

今、手元に数枚の報告書がある。これは1989年3月に米国防総省が作成し、上院軍事委員会に提出した「クリティカル・テクノロジー（重要技術）プラン」と題する報告書を、同年4月に通産省技術調査課が要訳したもので、国防総省傘下の科学技術プログラム関係機関とエネルギー省が協力して作成している。

報告書は米国軍事力の長期的優位を確保するために必要な技術として、核兵器を除く22の重要技術を提示している。

マイクロエレクトロニクス回路とその製造、ガリウム砒素その他の化合物半導体、機械知能・ロボティクス、光ファイバー、フェイズドアレイ、ステルス技術、耐熱／高強度／軽量材料、等々、22の重要技術の優位性を確保することが、米国の軍事的優位を揺るぎないものにする、というのがこの報告書の前提で、日本のほか、ソ連（当時）、ヨーロッパの研究開発状況と米国のそれを比較し、最後にこう結論付けている。「多くの分野で米国が世界をリードしているが、一部の技術について日本を含む他国が先行または米国を上回る規模のR&D（研究開発）を実施している」と。

防衛庁がFS-Xの導入を公式に表明したのは1986年から5ヵ年計画で始まる「中期防衛力整備計画」の中でのこと。

「F-1・支援戦闘機の後継機については、これを別途検討し、必要な措置を講ずる」とし、①国内開発、②現用機の転用、③外国製機の導入、のいずれかから選択する、としてはいるものの、すでに航空自衛隊と三菱重工は1982年頃から次の支援戦闘機を国内開発する方向で準備を進めていた。

また、空幕から出されたFS-Xの要求性能も、現存する外国製機の性能から意識的にかけ離れたものに設定して、論議を避けようという意図があった。なにより要求性能そのものが三菱との合作なのだから。それにもとづき1985年の4月に技術研究本部が空幕に提出した「FS-Xの国産は可能」という中間報告書は、官民一体となった事実上の国産化宣言にほかならなかった。

米国からのプレッシャーもそのころから顕在化し始める。

1987年10月21日にF-16Cをベースとした日米共同開発にする、と正式に決

Illustration : MITSUBISHI HEAVY INDUSTRY

定されるまでの過程を、当時の朝日、日経両紙の見出しによって見てみたい。

1985年

4月2日　「次期支援戦闘機FSX国産可能。技術研究本部が中間報告」

6月23日　「FSX国産構想に米が異論」

7月9日　「政府答弁書、FSXで米軍との互換性にも配慮」

9月20日　「技術研究本部最終報告、FSX1機50億円台に」

12月26日　「FSX選定、米F-18が急浮上、円高で割安」

1986年

1月15日　「日米安保ハワイ協議」

1月30日　「三菱電機、次世代レーダー開発」

3月2日　「円高、摩擦、しぼむ国産論」

4月24日　「FSX国産には批判的、米国防次官」

7月18日　「FSX国産化を強く要求、経団連防衛生産委員長『技術的に自信』」

12月27日　「空幕長会見、FSX選定は夏までに結論」

1987年

2月15日　「三菱重工など5社、FSX自主開発へ連合」

3月18日　「ダンフォース上院議員、FSXへ米機の導入求める書簡」

3月21日　「FSX決定を年末ズレ込み示唆――防衛庁長官」

4月8日　「米国2社の共同開発案、要求性能満たす――防衛庁判断」

4月10日　「FSX要求性能に疑義、米国防総省、日本側に」

4月11日　「防衛庁、神経ピリピリFSX絡みの米会社会見中止に」

4月18日　「FSX選定、日米共同でF-16改造、米国防総省の腹案か」

4月21日　「FSX国産化、高性能で安く――日本勢、自信を表明」

4月24日　「米上院の両院内総務、FSXの米からの購入を中曽根首相に要請」

〃　「FSXで栗原3原則を説明へ」

Photo McDONNELL DOUGLAS

双発機信仰の強い航空自衛隊に押されて、当初は最優力候補だったMDのF/A-18。

4月30日　「東芝機械ココム違反、警視庁が対ソ不正輸出で捜索」

5月16日　「FSX、産業界も共同開発――条件付きで米に譲歩」

6月19日　「FSX商戦、F-18の採用に悲観的――米MD社責任者が会見」

6月21日　「ココム規制徹底を、FSX日本主導反対――米国防長官要請」

7月3日　「防衛産業界は日本主導に執念」

7月7日　「東芝事件、FSX選定に影響」

7月10日　「防衛庁長官『FSX選定で対米配慮重視』」

7月22日　「FSXに米機を、米上院が対日圧力を求める決議」

9月4日　「F-18改造なら日本主導可能、F-18調査団判断」

9月7日　「FSX選定大詰め『F-18が基本』最有力」

9月18日　「防衛庁のFSXの選定、F-18改造案後退」

9月21日　「防衛庁の狙い後退に次ぐ後退、大詰めのFSX選定」

10月3日　「FSX、F-15かF-16改良、日米防衛首脳会談で合意」

〃　「『F-16改良』が有力――F-15は価格などに難点」

10月10日　「空幕長会見、FSX単発機容認――F-16改、最大障害解消」

10月22日　「FSX、F-16改造に決定、日米初の共同開発、総額8,345億円」

国内自主開発から、オリジナル機開発をベースとした共同開発なのか、それとも現有機をベースとした共同開発なのか。その現有機とはF-16なのかF-15なのか、あるいはF-18なのか、おおいに揺れた。

この時点でFS-Xは現場の手を遥かに離れ、永田町とワシントンの政治決断に委ねられた。それがやがて現有機をベースとした日米共同開発へと収斂してゆくのだが、その強力な原動力になったのが当時の防衛庁長官、栗原祐幸氏が打ち出した、「栗原3原則」である。

当時の空幕長は大村平氏（現・日電顧問）。航空自衛隊が創設以来初めて迎える技術畑出身のトップである。東京工大卒の工学博士で、1986年2月の空幕長就任は、FS-X国産に向けての人事だと騒がれた。その大村氏が当時を振り返る。

「あの頃の栗原長官は非常に熱心に航空機の勉強をされていた。毎夜のごとく私を自宅に呼んで、第一線で使用されている戦闘機の性能や、あるいはCCVとはなんなのかとか質問される。それはもう大変な熱の入れようでしたよ」。

日米双方の政、財、官界はそれぞれの思惑に従って、FS-Xに干渉し続ける。栗原長官は、自主開発の可能性が

搭載兵装の多様化、増大に合わせてややF-16Cを上回る規模になったFS-X。上はその対比を示す図。グレイ部分の波線で囲まれた機体がF-16C。増大し、形状の変化した主翼と水平尾翼に注目。右は縮少版模型で平面形を見る。

Photo : Yutaka Yuzawa/KF

徐々に薄れていくなか、1987年３月に打ち出した「栗原３原則」をもって国内外の雑音を統一していった。

1、防衛上の技術・専門的見地から、日本の防衛にとって最善のものを選択する。
2、日米防衛協力体制（インターオペラビリティー）の重要性を踏まえる。
3、内外の防衛産業の影響を排除する。

この大原則をもとに、10月２日、栗原長官はワシントンでの日米防衛首脳会談に臨み、共同開発の対象機を、F-16とF-15に絞り込んだ。

その最終決定の直前、大村空幕長は栗原長官に呼ばれている。

「どうして双発機でないといけないのか。三沢で米空軍がF-16を使っているじゃないか、単発では不安だというのは当たらない、とおっしゃる。いわれてみればそのとおりなんですね」（大村氏）。

首脳会談に臨む前に、既に栗原長官の腹はF-16で固まっていたようだ。F-15改造では所要経費が高すぎる。F/A-18では開発経費、量産単価とも高く、しかも艦載機であることなどからこれを安くする見通しが得られないなど、リスクが大きいという理由が添えられた。しかし、空自のパイロットには根強い単発機不信がある。それを打ち破るための栗原長官の“勉強”ではなかろうか。

技術研究本部の“国産化宣言”から約２年半の大逆転劇である。

FS-Xの実力 その画期的な電子技術

F-16をベースとする共同開発のMOU（了解覚書）が日米間で交わされたのは、レーガンからブッシュへ政権が移行する最中の1988年11月29日のこと。

その後、FS-X問題は米議会を中心に再燃するのだが、詳しくは割愛する。ただ、この過程で、F-16のFC（ファイア・コントロール）系と、フライト・コントロール系のふたつのコンピューター・ソースコードが供与されなくなったため、日本独自に開発にあたらなくてはならなくなった。開発経費の膨張は、これらの不測の理由によるものだという。

さて、今回モックアップが公開されたFS-Xの概観を、各種資料と信頼すべき情報を元に、少しばかり詳しく解説してみる。まず、F-16Cと比較して、外形上の相違点は大きく５点ある。

①F-16Cからの燃料増のため
　──→胴体延長、主翼面積増
②離陸性能向上のため
　──→水平尾翼面積増
③引き起こし能力向上のため
　──→地上姿勢角増（約0.7 ）
④着陸性能向上のため
　──→ドラッグシュート装備
⑤火器管制レーダー搭載のため
　──→機首形状変更

主翼形は対艦攻撃形態のミサイル等の搭載を考慮し、重量が最小となるよう、スパン10.8m、アスペクト比3.35、翼面積34.84㎡と設計されており、F-16Cよりも後退角が若干減じて、面積は約25%の増大。水平尾翼も耐ディープ・ストール特性等を考慮して約19%大きい7.05㎡となっている。

CCV機能を実現するための重要な動翼部はフラッペロンが約36%、主翼前縁フラップも約38%それぞれ増大している。

全長は49cm長くなり、これによって機内燃料は約3,600kgの搭載が可能。600galドロップタンク２本と合わせて、FS-Xの要求性能を満たすことができるという。

垂直尾翼下には米国以外の国で使用されているドラッグシュートを採用し、SL（短距離着陸）性を増している。

さて、注目の飛行性能については、三菱重工が1985年３月にFS-Xの自主開発案として作成した資料をもとに推測してみる。

社内呼称番号「JF-210」戦闘機は、主翼面積約32㎡、クリーン離陸重量は約11,500kg、F404エンジンの双発というデザインで、飛行性能はF-16Cに比べて、最大マッハ数は1.9と変わらないものの、クリーン形態、高度30,000ft、速度0.7Mという条件での定常旋回率は秒間約10 と、F-16Cの8.5 を上回っている。

同じくクリーン形態の約36,000ftで、0.7Mから1.6Mまでの加速時間も、F-16Cが80秒のところを約60秒で完了しようとしている。

FS-Xが到達しようという数字は「JF-210」とまったく同じではないだろうが、F-16Cを超えなければ次世代戦闘機としての意味がないことに変わりはない。

ましてCCV機能が加わっているのだから悪くなりようがない、という。

「操舵面積を変え、Dy、MEモードを使っていますから、重量は増えても、運動性能は変わらないどころか、かなり良くなっている」（松宮空将補）。

空幕のFS-Xへの要求性能は細部にわたっている。公表されていないのでそ

Photos: Yutaka Yuzawa/KF

の内容については不明だが、おおよそ次のようなものだという。

①対艦ミサイル最大4発搭載
②短射程空対空ミサイルと中射程空対空ミサイルそれぞれ2～4発搭載
③誘導爆弾を搭載できる
④武装しての戦闘行動半径は450nm
⑤全天候能力と高度なECM/ECCM能力
⑥最新の戦闘機との空中戦能力

この条件を満たすために、FS-Xでは兵器/ドロップタンク搭載ステーションを13ヵ所としたほか、空中給油能力を持たせることにより、航続性能の飛躍的向上を図っている。

「JF-210」ではHi-Lo-Lo-HiでASM-1を4発搭載時に約500nm、2発では約600nmの戦闘行動半径を可能としている。もちろん空中給油なしで、である。

そのFS-Xが搭載を予定している兵器は、ASM-1のほかXASM-2、AIM-7F、AIM-9Lおよび国産のAAM-3、500lb誘導爆弾、Mk.82低抵抗爆弾、JLAU-3/A、RL-4ロケット弾ポッド、CBU-87/Bディスペンサー、750lb～2,000lb通常爆弾。この他、600galタンクを翼下に2本、300galタンクをセンターパイロンに1本搭載することができる。

そしてこれらの兵器を司るのが、FS-Xの超目玉、アクティブ・フェイズドアレイ方式パルスドップラー・レーダーを駆使したFCSである。

三菱電機が開発したこのFCSは、5種類の戦闘局面に分割され、マスターモードによってそれぞれを選択することができる。

○A/A（空対空）
AIM-7F、AIM-9L、AAM-3、20mmガン
●航空目標探知/追尾
●目標状況把握
●AIM-7F誘導電波照射

○ドッグファイト（空中戦）
20mmガン、AIM-9L、AAM-3
●近接目標の自動捕捉/追尾

○ミサイル・オーバー・ライド
使用ミサイルの選択に応じた自動モード切り替え
AIM-9L、AAM-3、AIM-7F
●航空目標探知/追尾
●目標状況把握
●AIM-7F誘導電波照射

○A/G（対地、対艦攻撃）
爆弾、ロケット弾、20mmガン
●対地測距
●グランドマップ
●地上目標追尾
ASM-1、XASM-2
●海上目標探知/追尾
●海上多目標同時追尾
対空同時警戒
●対艦時対空同時捜索/探知
●対地時対空同時捜索/探知

○NAV（航法機能）
地形表示
●グランドマップ
地形回避
●TA（テレイン・アボイダンス）表示
自機位置更新
●対地測距

○全般
●ECCM向上

この中で注目すべき機能は対空同時警戒機能。これはアクティブ・フェイズドアレイ方式の採用によって初めて実現可能になった機能といえる。つまり、これまでの機械的なアンテナ走査による方式より高速な電子ビーム走査を使用するため、捜索空間が拡大され、地表と空中の同時警戒が可能になったもので、対艦あるいは対地攻撃中にも上空からの脅威に目を光らすことが可能になった。

コクピット内に目を移せば、HUD（ヘッドアップ・ディスプレイ）の表示面積がかなり拡大されていることにまず気がつく。従来どおりのディフラクティブ・タイプながら、広視野、高輝度性を可能にし、飛行航法情報、要撃情報、ターゲット情報、ウエポン・デリバリ情報、警報情報、機体システム・ステータス等を表示する。

計器盤は世界のトップレベルにある日本の液晶開発技術を反映させ、中央に5inタイプのMFD（カラー液晶多機能ディスプレー）1面と4inタイプのMFD2面が配置され、メーター類は油圧、燃料、エンジン回転計、時計などがバックアップ用に少数残されているにすぎない。

操縦桿とスロットルグリップはF-16

下はモックアップ脇の兵装類。前列左から、ASM-1、AIM-7F、AIM-9L、赤外線誘導爆弾、500lb低抵抗爆弾。後列の大きなタイプが600gal、右が300gal増槽。左は模型の兵装バリエーションで、外からXAAM-3、XASM-2×2、600gal増槽の順

FS-Xコクピット内メインパネル, HUD

モックアップのコクピットは公開されたものの写真撮影は諸般の事情から禁止だった。よってこれらのイラストは記者の記憶をもとにできる限り忠実に再現し，推定の標示を加えたものです(編集部)。 Illustration / Masao Satake

操縦桿

スロットル・グリップ

C回様, サイドスティック仕様になっていて，HOTAS（ハンド・オン・スロットル・アンド・グリップ）の考え方により，両グリップ上にそれぞれ8個の操作スイッチが集中している。

CCV機能のひとつである，Dy，MEの各モードスイッチはスロットルグリップ上に設置されており，それぞれの操作は，スイッチで選択した後，スティックあるいはラダーペダルを作動するだけで実行される。

フライト・コントロールは3重2フェイル・オペレイティブのデジタルFBW（フライ・バイ・ワイヤ）で機体をCCV制御し，コンピューターにアナログ・バックアップ機能を盛り込み安全性を高めているほか，従来の慣性航法装置からさらに精度を高めた，IRS(慣性基準装置：Inertial Reference System)の導入によって，航法能力も向上している。

さて，FS-Xの構造的な売り物は，やはりCFRPという高強度複合材を多用していること。主翼の一体成形なども含めて機体構造の約18%に適用し，かなりの重量軽減に寄与している。

また，CFRPと相性のよいβチタニウム合金も翼胴結合金具や桁，主翼の力骨など，全体の約5%使用される予定。当初，アルチューム（アルミニウムとリチウム）合金の適用も検討したというが，重量軽減にあまり効果がないことから見送った。

複合材の主翼への適用に関しては，層間剥離という問題がある。主翼材の場合，炭素繊維を百数十層にわたりエポキシ樹脂で接着するが，度重なる荷重によってそれが剥がれてくるという。これに関して技術研究本部では，既にラダーなど実物大のものを作って，強度試験，疲労試験を行ない，剥離の問題はチェックしているという。

その荷重については，フライト・コントロール・コンピューター内にリミッターを設置しているが，急激な回避操作を要する緊急時にはオーバーライドしてリミッター値を超えることも可能となっている。

高機動を要する空中戦の際恐れられるのは失速である。従来機のパイロットはAOA計とにらめっこしながら回避あるいは追随操作を行なっているが，FS-XではAOAリミッターを設置し，Gリミッターと併せて危険な飛行領域への進入を自動的に防止できるためディープ・ストールやスピンに入り難く，パイロットは安全に最大性能を発揮できる。

また，不測の事態によりスピンなどの危険領域に入ったり，パイロットがバーティゴ（空間識失調）に陥った場合など，パニック・ボタンを押せば姿勢回復モードが作動して，機体はロール角を水平に戻し，経路角を回復し，正常に戻る。

FS-Xは要求性能を満たした上で，更に将来的な発展性を考慮し，機体構造艤装などに余裕を持たせた設計となっている。ドーサル部（背部）に，ある程度の余裕を確保しているほか，電源にも余裕を持たせている。

FS-Xの行方

FS-Xの最初の試作機は平成6年度に完成し，翌7年度に初飛行する予定。飛行試験機は4機で課目は次のとおり。

1号機（単座型）⇒飛行性能，飛行

SWISS AIR FORCE
1914-1945
Part.1

Photos by SWISS AIR FORCE MUSEUM

初めて見るスイス空軍の歴史
空軍博物館写真集から

1914年以前

飛行機の黎明期、小さな運動場程度の私達の小さな山岳国家においては貧弱なエンジンのエアプレーンはあまり魅力がなかった。僅かなむこうみずのもの達が自ら製作した原始的な飛行機をテストするだけであった。1910年9月3日にペルー人のシャベツがはじめてシンプロン峠を越えた時私達の国でも飛行機の利用価値が認められた。これによってまた周囲の巨大国家における航空兵力の構築に伴ってわが国でも飛行機を兵力とすることに興味を示しはじめた。1912年12月スイスの将校会は国民寄金から資金を得、最初のスイス航空兵力の確立に着手した。この金額は1914年5月に1,734,564フランにのぼった。

オスカー・ビダー

わが国における勇敢で大胆な軍用飛行機の先駆者のひとりはオスカー・ビダーであった。彼の飛行はスイスだけではなく飛行の歴史において大きな功績を残している。1912年11月オスカー・ビダーはフランスにおいて信じられない短期間で飛行を修得し、1913年1月3日にはすでにはじめてのピレネー山脈越え飛行であるパウからマドリッドの飛行に成功している。1913年7月13日この勇敢なパイロットは中央アルプス越えの栄誉に輝き、これによって国民寄金の活性化のためのデモンストレーションやPRに最も貢献した。1914年8月4日、当時の空軍司令官グスタフ氏の命名によりスイス航空部隊の設立を行ない最初の飛行長および教官とし助力し、1919年7月7日の墜落死に至までその任を遂行した。われわれの飛行部隊の歴史と発展はパイロット、オスカー・ビダーときってはきれない関係にある。

航空兵力の構築のために寄金を集めるポスター。

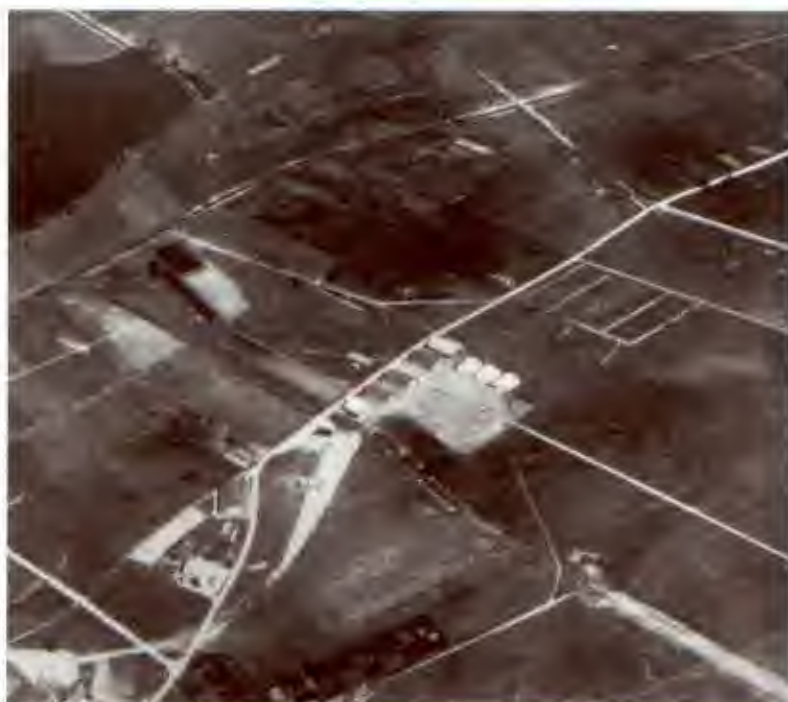
写真（上）：スイスパイロット隊の設立（1914年8月4日）最初の駐屯地：ベルン－ボインデンフェルト。

写真（下）：最初のパイロット（左から）ビダー，オーデマー，パルメリン，ルグリン，クエンデット，ブリー，コムテ，グラジャン。

国民から集められた寄金によって着々とスイス空軍の基礎は作り始められた。人々は希望に燃えて生産体制に入った。

工場は木造のそまつなものであった。

実に単純な道具で飛行機は生産を開始されたが、人々の熱意がすばらしい航空機を生みだした。

まず最初にデューベンドルフに航空機用兵器工場が建設された。それは美しいスイスの大地に新しい息吹きを感じさせたのである。

わずかな飛行機だけで厳重な警戒が行なわれた。最初の飛行部隊には複葉機LVGおよびAVIATIKが配備された。

搭乗員（パイロット:ルグリン少尉，偵察員:フォン・ケネル中尉）は頻繁な戦闘のために航空へ。

イス空軍の最初の飛行部隊のキャプテンとして活躍したオスカー・ビダー
919年7月7日没）は，スイス空軍にとって最も活躍したひとりである。

美しい緑の大地の上を飛行訓練する
HAEFELI DH-3の飛行部隊。

1914年から1936年までの飛行部隊司令官・指揮官
写真（左上から右下に）大隊長イスラー（1918-1920），大隊長レアル（1914-1916），大佐ゴットフリード・イムマーハウザー総指令部飛行部門担当指令官（1921-1930），中隊長ジェルラー（1917-1918），中佐ミュラー（1920-1929），中隊長シュレッピ（1916-1917），大佐バルデット（1930-1936）。

パイロット達にとって最大の損失は1919年７月７日のオスカー・ビダーのデューベンドルフでの墜落であった。この写真はニューポート機の操縦席に座っているところ。

1914年、BLERIOT
複座式練習および偵察機
ピストンエンジン"グネーメ"(80馬力)、最高速度105キロ、最大高度3500メートル、最大航続距離300キロ、この飛行機2機は1914年過渡期に個人から入手され初期に戦闘用に使用された。

1916年、WILD
偵察用複座機、1922年からは訓練およびトレーニング用に使用された。
120馬力ピストンエンジン"アルグス"、最高速度105キロ、最高高度3,500メートル、航続距離200キロ、2,000メートルまでの上昇所要時間45分、機体重量1,080キロ、揚力28キロ/平方メートル、この大きな複葉機はエンジニアのWILD(ヴィルト)氏によるオリジナル設計のもので43機がスイスで製造された。1916-1934年の間実戦使用される。

1917年、HAEFELI DH-3
偵察、教習、練習機、120-150馬力のピストンエンジンを使用。最大速度120キロ、最大高度1000メートル、航続距離400キロ、2000メートルまでの上昇所要時間12分、機体重量1,000キロ、揚力26キロ/平方メートル、7.45mm機銃装備、DH-3はTHUN(テゥン)市の飛行機工場で110機製造され、エンジニア・ヘフェリ氏の設計。

1920年,
ZEPP（ツェップ）C-II
複座機で偵察用, 260馬力"マイバッパ"ピストンエンジン, 最高速度180キロ, 最大高度8500メートル, 航続距離640キロ, 5000メートルまでの上昇所用時間33分, 機重1470キロ, 揚力47キロ/平方メートル, 機重1機装備, ツェップC-IIはフリードリヒスハーフェンのツエッペリン工場で製造され1920-1928年の間に19機が配備。

1920年, FOKKERD-VII
単座式戦闘機および曲技飛行, 訓練飛行機, 220-250馬力のメルセデスピストンエンジン使用, 最大速度200キロ, 最大飛行高度6,000メートル, 航続距離400キロ, 4,000メートルまでの上昇所要時間20分, 機体重量980キロ, 揚力45キロ/平方メートル, 2機の7.45mm機銃搭載。これはオランダのフォッカー工場で1917年から製造, オーバーリーデンのA.コムテによって27機製造された。1920-1941の間実戦使用。

1921年, HANRIOT D1
戦闘機, 曲技飛行機, 練習機に使用, 120馬力の"ル・ローヌ"ピストンエンジン, 最大速度170キロ, 最高高度4,000メートル, 航続距離360キロ, 2,000メートルまでの上昇所要時間8分, 機体重量652キロ, 揚力37キロ/平方メートル, 2機の機銃装備。ハンリオットはイタリアのマッキでライセンス生産され, 1922-1930年の間16機が実戦配備。

1922年，HAEFELI DH-5 複座式偵察機，練習機，訓練機に使用。スイス・ビンターティアの機関車製造工場LFW(LOKOMOTIVFABLIKWINTERTHUR) 製200-220馬力ピストンエンジン。最大速度186キロ，最大高度5,000メートル，航続距離490キロ，4,000メートルまでの上昇所要時間29分，機銃1270キロ，揚力42キロ/平方メートル，操縦席に1基，偵察要員に1機の7.45mm機銃装備，テゥンの工場で60機が製造され1922-1940年の間使用。

1929年，POTEZ 25A 偵察および訓練機，450馬力の"ジュピター"ピストンエンジン使用。最大速度208キロ，最大高度700メートル，航続距離650キロ，5,000メートルまでの上昇所要時間29分，機体重量1,900キロ，揚力40キロ/平方メートル，操縦席に1機，偵察要員に1機の7.45mm機銃装備。この機はフランスで製造され1929-1940年の間に12機を使用。

1931年 D-27 最大速度28キロ，最大高度8,300メートル，航続距離300キロ，5,000メートルまでの上昇所用時間11分，機体重量1,405キロ，揚力80キロ/平方メートル，2機の7.45mm機銃装備，この機はスイスで製造され，1931-1944年の間使用。1機の特殊機として250馬力のライト(WRIGHT)型エンジン搭載機がサンプルとして製造された。

美しいスイスの街並み。パイロットにとってすばらしい飛行であった。

わがパイロットと飛行防空隊

1936年10月13日連邦議会によって飛行部隊は独立した兵力となった。現在この部隊は飛行部隊、対飛行機部隊(対空部隊)と航空監視偵察および通信部隊を包括している。この部隊は兵力司令官と、同時に飛行司令官の統括下にある。飛行部隊および対空部隊の主要な任務はつぎのようなものである。

1、敵航空兵力を防衛する。
2、独自の任務遂行
3、地上部隊との直接共同作戦

前線および祖国内の敵航空兵力の防衛は飛行部隊、対空部隊、航空監視偵察部隊、通信部隊との密接な協力体制によって行われる。独自の任務は軍司令による作戦飛行行動である。第3の任務は地上部隊と協力し支援する行動である。

飛行部隊

空軍は戦闘と監視の任務を遂行する。それは飛行機，機銃，キャノン砲，爆弾，カメラおよび通信機器を襖って行なわれる。任務を遂行するためにそれぞれの性格によって戦闘機，偵察機，多目的機が任につけられる。そして飛行部隊の中で搭乗要員，司令部の地上要員，飛行部隊，そして軍飛行場が決定される。パイロットと偵察要員は飛行機の乗員であり，その数は地上の組織要員の総計に比べて非常に少ない。それぞれの飛行中隊はまず最初に飛行を可能とするために地上において多様かつ広範囲の組織が必要である。それは飛行機や兵器の細かな修理を伴う点検や連結，車両，写真，資材などの様々な部署のために特殊な部隊を構築する役割を行なうものである。これらの地上業務は連隊将校，技術将校によって指揮される。大がかりな修理や技術的な補充，削減においては軍飛行基地が前進基地である補修師団と後衛である修理作業場および兵器庫とともに共同でその任にあたる。最も小さく独立した１単位の飛行部隊は通常９機の前線飛行機と約200名の将校，下士官，兵士からなる飛行中隊を持つ組織からなっている。

飛行部隊は，オイルコントロール，飛行理論の教習，燃料補給，エンジン理論等を教官によってきびしく訓練された。

飛行部隊，防空部隊の
下士官と兵士達

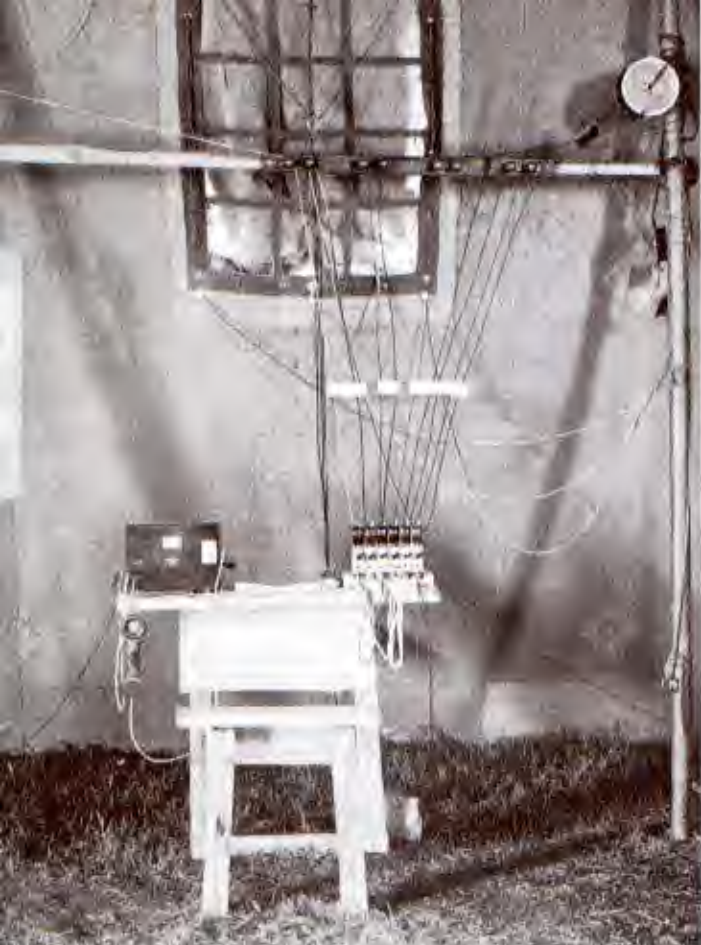
飛行部隊，防空部隊の下士官や兵士達は重要な特殊技術任務にあたっている。強健な身体を備えたすばらしい兵士である彼らは第一線で最も重要な存在である。私達のすべての軍において戦争に適した兵士としての基礎を養成しなくてはならない。

航空兵力を生かすために搭載爆弾に対する各種の訓練や理論が教育された。

航空機運用のための通信部隊の重要性は早くから重要視されていた。

航空機に搭載される機銃とその訓練。特に航空機に搭乗する偵察要員は敵機の攻撃に備えての機銃掃射訓練が重要であった。地上において搭載機銃を使用しての訓練が行なわれた。

巨大な通信ステーションが各地に設置され多くの通信兵を養成した。

飛行隊の後方支援をするための部隊は滑走路の建設や通信センターを建設した。

上は滑走路の管理業務をする兵士。下は偵察部隊の写真担当兵士。

独立した意識の強いスイス国民の力によって誕生したスイス空軍。その規模は決して大きなものではなかったが，意気に燃える兵士たちの努力によってやがて大きな力となっていく。

YOKOTA

FRIENDSHIP FESTIVAL

20, 21 JULY 1992

横田基地 友好祭

Photos: Yukihisa Jinno/KF

なぜか例年より全体に早く行なわれている今年の関東地区の航空祭だが、6月20日、21日の2日間、米空軍横田基地でフレンドシップ・フェスティバルが行なわれた。
当初噂されたり、参加の予定があった航空機の中には、U-2RやB-52、三沢に配備されたHH-60Gなどが含まれていたが、それらはすべて姿を見せず、おまけに昨年来エアショーの華となっているF-14の不参加も手伝って、航空機のお祭りとしては少々不満が残った方もいるだろう。しかしまったく収穫がなかったわけではない。初登場、新編間近のVMAQ-1塗装のEA-6B、組織の大改編なった空軍のコマンドなどは、ファンとしては見逃せない部分だ。
また「フェスティバル」としての盛り上がりは横田は例年最高で、今年も脳天気なお祭り気分の最後には、豪華で美しい花火が打ち上げられた。

〔前ページ上〕 374AWの編成とともに22HF所属となったUH-1N(69-6646)は、C-21を2機保有する19ASに統合され、PACAFに再び戻ってきた。
〔前ページ下、左〕 7月1日付で新しく編成されたVMAQ-1のEA-6B〔CB01/158040〕。同隊は今までVMAQ-2 Det.Xとして、Det.Y、Zとともに岩国に6カ月ローテーションで配備されていた部隊だが、X、Y、ZがそれぞれVMAQ-1、2、3に分かれて独立したもの。なお、同時に新編されたVMAQ-3は、飛行隊名が"Moon Dogs"、テイルレターは「MD」とのこと。

↑ VMA-214のAV-8B（NA）に替わって岩国に配備されたVMA-223のAV-8B（WP14/163189）。後方に見えるWP15（163195）のテイルレターはシャドー付きだった。
↗ セイバーライナーに替わる米連邦航空局(FAA)の新鋭機、C-29A。民間名はBAe 125-800A。
↓→ 厚木、岩国に続いて展示されたVMFA(AW)-121のF/A-18D(N)（VK01/164026）は、キャノピー越しではあるがコクピットを公開した。左写真は後席だが、ご覧のとおりナイトアタックのD型後席には操縦桿がない(右サイドコンソールのサイドスティックは操縦桿ではない)。当日話を聞いたオフィサーは、RF-4から機種転換したWSOだそうで、その他A-6のBN出身者などもF/A-18D（N）の後席に乗っている。なおVFA-106、125、VMFAT-101のF/A-18Dは、ナイトアタックではなく、後席にも教育用のスティックが設けられているとのことだった。

← 20日は雨で中止になったデモフライトだが，21日，唯一フライトを行なった戦闘機，18WG/44FSのF-15C（78-0480）。

↓ 展示されたF-15C（78-0538）とE-3B（78-0576）の垂直尾翼には，18WGを示す「ZZ」の文字。また538号のF-15Cは44FS所属の18WG司令機で，フィンカラーは前から赤（68FS），黄（12FS），オレンジ（961AWACS），紺（44FS），赤（909ARS）。

← 機体の前に立つ2名のE-3Bクルー。左の中尉の肩には「961AWACSイーグルコントローラー」のパッチが，右の大尉の肩には新生18WGのパッチが見える。この他の18WG所属機としては，909ARSのKC-135R（60-0366）が参加しており，同隊のスコードロン・カラーは赤または白とのこと。これでやっとフィンカラーの謎が解けたかな？

↓ C-141B（66-0151）側面に描かれたAMCのパッチ。盾の中のデザインはMACの時代から変化はない。

左右6点の写真はこの2日間に見かけたモロモロの物。左上はご存知ステーキディナーを焼く兵隊さん。ちなみにお値段は1,200円也。左中はエアショーの際，着陸したC-130から降りてきたハンビー。迫力の煙幕が展開された。左下はC-12F（84-0173）の翼下にアーミングチェアを広げてくつろぐ米空軍パイロット。右上は374AW所属のC-130H。昔から「Eフライト」と呼ばれてきた特殊作戦用の機体らしい。所属，シリアル等はいっさい入っておらず，国籍マークもネジ止めされたプレートに描かれている。右中はドラッグレース（俗にいう“ゼロヨン”）用のジェットエンジン搭載車。以前には横田でもランウェイを使ったドラッグレースをやっていたらしい。右下は21日の夜，E-3を照らしながら夜空に光る花火。

READER'S REPORTS

写真解説：石　川　潤　一

Photo : Hideto Asato

← 6月3日，嘉手納の海軍エリアをタキシングするVMA-223のAV-8B（WP00）。カゲロウによってBu.No.は確認できないが，MAG-12司令機に指定されている機体で，5月22日に僚機9機（WP02，03/161584，04/162729，05，06，07，08，09，15/163195）とともに岩国にトランスパックしてきたもの。翌23日にもWP11/162955，12/163177，14/163189などさらに10機が加わっており，その中にはラダーのマークは同一だがレターは「WH」という機体（モデックス01）も含まれていた。なお，このうちWP04と12が6月5日に，07と11が9日に，14と15が19日に横田へ飛来している。VMA-223は6月号P.45で紹介したように，91年に10機（YS30～39）をLHD-1ワスプのHMM-162（C）へ展開させている。

Photo : Shinya Yajima

← 6月20日，嘉手納へ飛来したVMAQ-1のEA-6B（CB05/163031）。8月号P.133で紹介した機体だが，VMAQ-2 Det.XがVMAQ-1に改称されたのにともない，テイルレターが「CY」から「CB」になり，ラダーのマークもオーディからミサイルを握った悪魔（あるいは幽霊）のマークとなっている。このマークは，6月20～21日に横田で展示された飛行隊長R.S. "TURK" コリンズ中佐機（CB01/158040）とは違ってグレイで記入されている。機首側面にはライトブルー地に黒い帽子と赤いスカート（?）の女性を描いたノーズアートがあるが，CB01には記入されていなかった。なおVMAQ-1の新編は6月1日と書いたが，7月1日が正しいようで，撮影は発足前ということになる。

Photo : Yuichi Yonekawa

← 6月26日，厚木のR/W19に着陸する元VFA-192のF/A-18A（NF304/162877）。ミッドウェイ積み残しのF/A-18Aについては，1月号P.56でNF305（162878）を紹介したが，もう1機の存在がこの写真で確認された。モデックス下のバトルEや「USS MIDWAY」「CVW-5」「VFA-192」などの文字がそのまま残されており，退色も激しいことから日飛でオーバーホールされていたのではなく，ハンガーで眠っていたようだ。写真では分かりにくいが，垂直尾翼のドラゴンマークの胴に白っぽい丸が見える。これは海兵隊のステッカーで，この後，VMFA-115のF/A-18A 2機と岩国に向かったことから，7月に帰国予定のVMFA-115とともにトランスパックするものと思われる。

→　6月26日，厚木のR/W19に着陸するVQ-5のS-3A（SS701/159739）。SS701については，8月号P.132で紹介したばかりだが，ひと月あまりでマーキングが変更されてしまったので，再度掲載する。以前のマークは稲妻とレターの組み合わせだったが，レターはラダー上部に移り，垂直尾翼中央部にグレイで新しいマークが記入された。写真では判読できないが，VQ-5のインシグニアの図柄となっているコウモリか，バイキングの兜のようにも見える。なお，VQ-5へ配備されたES-3AのBu.No.は不明だが，VQ-6配備機は「159394」と確認できた。

Photo：Yuichi Yonekawa

→　6月4日，嘉手納に着陸する米海軍航空戦センター航空機部門（NAWC-AD）ワーミングスターのP-3CアップデートII（160291）。海軍の開発試験部隊を統合して92年1月1日から活動を開始したNAWCは，ペンシルバニア州ワーミングスターにあった海軍航空開発センター（NADC）も傘下に納めており，現在ではNAWC-ADワーミングスターと呼ばれている。ただし，海軍では同施設を95年までに閉鎖する計画で，旧NADCのP-3C，UP-3A，F-14A，NCH-53A，NA-7E，T-2Cなどは引退するか，他のNAWC施設に移管される予定。

Photo：Hideto Asato

→　6月1日，嘉手納に着陸進入するVP-4のP-3CアップデートII（YD44/Bu.No.不明）。白シャドー付きのモデックス「44」を付けているため，まるで解散したVP-44の飛行隊長（スキッパー）機のようなマーキングだが，フルカラーのスキニードラゴンからも分かるように，VP-4のスキッパー（91年秋にカルロス・バドガー中佐が就任）機と見て間違いなさそうだ。なお海軍は，92年6月にVP-50を解散しており，来年5月にはVP-6が，さらに11月には太平洋艦隊の哨戒部隊の転換訓練を行なっている艦隊即応飛行隊（FRS）VP-31も解散する予定だ。

Photo：Hideto Asato

→　6月4日，嘉手納をタキシングする米海軍のUC-12B "City of Olongapo"（5B/161306/BJ-23）。「5B」はサウスカロライナ州MCASビューフォートのベースフライト所属を意味するが，本機は最近まで「8B」のレターを付けてフィリピン，キュービーポイント基地に所属していた。フィリピンの町オロンガポがニックネームになっていることから見ても，同機が最近までキュービー所属であったことは明らかで，スビック湾と隣接するキュービーから米海軍が撤退するのにともない，UC-12Bも本国へ戻ってビューフォートに配備されるのだろう。

Photo：Hideto Asato

Photo : Yuichi Yonekawa

← 6月26日，厚木のR/W19に着陸するHMH-466のCH-53E。6月号P.139のCH-46Eや8月号P.31のCH-53Dと同じようなグレイ系迷彩機で，この写真からはモデックスやBu.No.は確認できないが，コールサインは「YK00」だった。普天間のMAG-36には91年10月からHMH-465のCH-53Eが部隊展開計画（UDP）の下にローテーション配備されており，4月ないし5月には次の部隊と交替したはずだ。おそらくHMH-466が交替の飛行隊だろうが，テイルレターと飛行隊名を消した跡があることから，人員のみの移動（機体は塗り替え）とも考えられる。

Photo : Yuichi Yonekawa

← 6月27日，厚木に着陸するHC-1 Det.6のSH-3G（UP/148973）。第7艦隊司令官（COMSEVENTHFLT）機として，揚陸指揮艦ブルーリッジに搭載されているお馴染みの機体だが，2月号P.57で紹介した際にはなかった「UP」のテイルレターが復活している。一時期，レターが消されたのは同機が厚木のHSL-51に配属されたためではないかという推測もあったが，HC-1を意味する「UP」のレター復活で疑問は払拭された。なお，機首側面にVIP搭乗を表わすプレートはなく，前日行なわれた厚木基地司令の交替式とは無関係のようだ。

Photo : Toshiaki Nakagawa

← 6月21日，基地祭で賑わう横田のR/W36へ着陸する8FW/80FSの飛行隊長機F-16C-30（86-0331）。僚機86-0318，0320，88-0403とともに飛来，翌22日に帰国したもので，最近隊長が交替したらしく，4月25日の飛来時には「LT COL TOM STORONG」だったパイロットネームが，「LT COL JOHN HODGES」になっている。主翼端に装備されているミサイルランチャーはAIM-120 AMRAAMとAIM-9サイドワインダー兼用のLAU-129で，先端部の平面形が矢ジリ状で側面も尖った形のサイドワインダー専用ランチャーとは，簡単に識別できる。

Photo : Toshiaki Nakagawa

← 6月24日，横田に駐機する60AWのC-5A（69-0025/0056）。全面グレイになった初飛来の「グレギャラ」で，もちろん垂直尾翼の文字は「AMC」となっている。AMC（航空機動軍団）は3つの航空軍（エアフォース＝AF）からなっており，カリフォルニア州マーチ空軍基地の15AFが空中給油部隊，ニュージャージー州マクガイア空軍基地の21AFが東海岸の空輸部隊，さらにカリフォルニア州トラビス空軍基地の22AFが60AWを含めた米西部および中部の空輸部隊を統括する。なおC-141Bの中には，ユニットカラー付きの機体も存在するようだ。

→ 5月30日，嘉手納に着陸する42WGのKC-135R "CENTURIAN"（57-1469/17540）。機首に貼られているのはMACと同じ図柄のAMCのインシグニアだが，メイン州ローリング空軍基地でB-52G（69BS）とKC-135R（42/407ARS）を運用する42WGは，6月1日以降はAMCではなく航空戦闘軍団（ACC）/9AFの指揮下に入る部隊で，組み合わせとしてはおかしい。本機はここ数年来42BW/WGの所属機だったから，AMC所属部隊へ移管させる途中の，過渡的なマーキングなのかもしれない。小写真でAMCマークが破れている点にも注目。

Photos : Hideto Asato

→ こちらはAMC所属のC-135で，6月6日に横田のR/W18に着陸する21AF/89AW/1ASのC-135B（62-4127/18467）。来日した太平洋航空軍（PACAF）副司令官ロバートL.ラザフォード中将の乗機のようで，前面ページュのカラースキーム（91年1月号P.57参照）から，白と青のVIP機スキームに戻されている。このほか89AWのVIP機としては，6月21日にイーグルバーガー国務副長官を乗せたC-137B（58-6970/17925）が，26日にはウォルフォウィッツ国防次官（政策担当）のC-20A（86-0203/475）が来日しており，それぞれ23日と27日まで滞在した。

Photo : Tomonari Ishikawa

→ 続いてはACC所属となる給油機。AV-8Bのトランスパックを支援して5月22日，岩国のR/W20に着陸する4WG/344ARSのKC-10A（87-0121/48307）。本機がまず5機の空輸支援を行ないながら飛来，さらにもう1機の344ARS所属KC-10A（86-0034/48247）が30分後に残りの5機とともに着陸した。翌23日にはさらに10機のAV-8Bが到着したが，このミッションは4WG/911ARSのKC-10A 2機（85-0029/48234，86-0038/48251）が支援を行なった。「SJ」のレターを付けた4WGのKC-10Aは黒（344ARS）と赤（911ARS）のユニットカラーで飛行隊を識別できる。

Photo : Takahiko Kitao

→ 6月28日，横田のR/W18に着陸する18WG/909ARSのKC-135R（63-8883/18731）。8月号P.132で紹介した18WG司令機を紹介した際，909ARSのユニットカラーは「白」と書いたが，そのとおり白いユニットカラーのKC-135Rが初飛来した。6月20～21日の横田基地オープンハウスに展示された44FSの18WG司令機は，前から赤，黄，オレンジ，青，赤（メタリックのようだ）の順で，この場合は最後の赤が909ARSを表わしている。このほか，機首に描かれた18WGのインシグニアが白っぽくなっており，見やすくなった点にも注目。

Photo : Satoshi Yabe

Photos : Hideto Asato

← 5月15日，嘉手納をタキシングするAFRES 452ARW/336ARSのKC-135E（58-0085/17830）。26日には同隊のKC-135E "CITY OF RIVERSIDE"（59-1479/17967）も嘉手納に姿を表わしており，同機の機首アップも小写真右で紹介しておいた。#0085のノーズアートはカリフォルニアの地図とサングラスをかけたイルカ風のKC-135で，「カリフォリニア……」とニックネームが記入されているが，写真では判読できなかった。なお，両機ともデザートシールド/ストームにおけるラクダ（大が10回，小が1回を表わす模様）ミッションスコアを記入している。

Photo : Hideto Asato

← 5月25日，嘉手納へ着陸するオハイオANG 160ARG/145ARSのKC-135R（59-1444/17932）。ANGのKC-135E部隊は順次KC-135Rへの転換を進めており，オハイオ州リッケンバッカーANGBの145ARSに加え，ウイスコンシンANG 128ARG/126ARS（ミッチェルフィールド）もKC-135Rへの改変を始めている。なお，オハイオANGではA-7D/Kを運用している121FW/166FSが年内にKC-135Rへ機種改変，166ARSとなる予定で，145ARSとともにリッケンバッカー（94年にライトパターソン空軍基地へ移動）の160ARG（ARW？）へ配備される予定。

Photos : Toshiaki Nakagawa

← 6月18日，横田に駐機するユタANG 151ARG/191ARSのKC-135E "Spirit of America"（59-1473/17961）。ノーズアートはスペースシャトルとライトフライヤーを組み合わせた，文字どおり「アメリカの精神」をモチーフにしたもので，かなり手の込んだ労作である。ただし，191ARSのホームベースはユタ州ソルトレイクシティ空港で，スペースシャトルとは直接関係はない。乗降ドアの上に描かれているのは，半月刀と渦巻きを組み合わせたデザートストーム参加を表わすマークで，詳細は不明だが湾岸戦争参加部隊のひとつらしい。

Photo : Toshiaki Nakagawa

← 6月24日，横田で整備中のオーストラリア空軍No.33sqnのB.707-338C（A20-627/19627exVH-EAG）。22日に飛来，翌日離陸の予定だったが，トラブルのためこの日夜まで出発が遅れたもの。7月号P.139で紹介したA20-624（19624，exVH-EAD）と同じように，尾部乗降ドアの真下に円筒形の突起物が追加されている。クローズアップ写真がないので詳細は不明だが，オーストラリアのAWAディフェンス社はMODIR（モジュールド赤外線妨害システム）を開発，VIP機とC-130Hの増槽尾部に装備する計画で，この突起がMODIRという可能性は高い。

→　６月22日，調布で撮影されたエースヘリコプター向けのSA330Jピューマ（JA6696/1418，exN47311）。本機は３月18日にソニートレーディングが取得，その後，調布のジャムコで整備を行なっており，５月22日には定置場エース川越ヘリポートで新規登録されている。91年１月の朝日航洋向けJA6658（1627）以来，約１年半ぶりのSA330J登録だが，エースヘリにとっては初のピューマで，国内で飛んでいるSA330Jとしても６機目に当たる。白地に赤と茶のなかなかシックなカラーリングで，大きなピューマには派手な塗装より似合っている。

→　６月９日，飛行開発実験団は岐阜のR/W28脇にエンジンをかけた状態の戦車を２両配置，試験用FLIRを搭載したF-15DJ（92-8067）によって対地目標探知の試験を実施した。写真は左主翼下にFLIRポッドを搭載してローパスする#067で，ミッションは単機で行なわれた。小写真は目標となった74式戦車で，シャチホコのマークが描かれているところから，第10師団第10戦車大隊からの借り物らしい（バックのF-4EJはミッションとは無関係）。ミッションは昼間のうちに20回ほど行なわれたが，夜間にも実施されたようだ。

Photos : Haruhiro Shonowaki

→　６月８日，小牧基地をトーイングされる航空自衛隊第５術科学校のT-1B（25-5855）。この日14時20分頃，R/W34を離陸しようとしてオーバーラン，MA-1Aクラッシュバリアーに突っ込んだ機体で，宮崎３佐ほか１名の乗員は無事だった。胴体着陸の形でバリアーにヒットしたため，増槽やスピードブレーキ，前脚直後のブレードアンテナなどに損傷の跡が見えるが，機体そのものに大きなダメージはなかったようだ。小写真はバリアーに突っ込んだ#855をほぼ正面から見たところで，増槽とスピードブレーキでうまく立っている様子が分かる。

Photos : Shinichi Suzuki

Photo : Hiroaki Hayashi

→　６月１日，社内飛行試験を終えて岐阜に着陸する陸自第２ヘリコプター隊向けCH-47J新造機（52924）。本機は５月22日にホバリング試験を実施しており，これが初飛行だった模様。２ヘリ隊にはすでに#52921の配備が確認されており，今後陸自向けCH-47Jの多くが，機首側面に「IIH」と記入して完成することになろう。なお８月号P.135で掲載機のシリアルを「53918」と書いたが，これはもちろん「52918」の誤り。また６月９日に明野へ飛来した１ヘリ隊の#52914は，機首先端のノーズナンバー（シリアル末尾２桁「14」）を，白で記入していた。

Photo : Haruhiro Shonowaki

フェンスの外側から見た在沖縄米軍の20年

Photos by Yasuhiko Takahashi 高橋泰彦
Masaaki Sekiya 関谷政明
Yuji Doi 土井祐治
Hideto Asato 安里栄人

OKINAWA

［上段］ 1972年10月，半年前に日本に復帰したばかりの沖縄・嘉手納基地で撮影された18TFW/44TFSのF-4C。ベトナムで所属するF-105の大半を失った同隊が，横田から本国に帰還した347TFWが使用していたF-4Cを受領したもので，テイルレターは44TFSが「ZL」，67TFSが「ZG」を使用していた。

← 1980年7月，国道58号線上空を横切って嘉手納にアプローチするVP-1のP-3B（YB2/154602）。

→ 1988年7月，嘉手納に着陸するF-15C(78-0531)。ウイリアム・テル参加を機に始まったシェブロンを組み合わせたフィンチップ，垂直尾翼内側の将軍マークは，その後しばらく使用され続けた。同機は下2桁の語呂あわせから，親部隊313ADの司令機となった。

1972年に沖縄が日本に復帰してから，すでに20年が経過している。しかし，沖縄に所在する米軍基地は未だに多く，その存在の是非はともかくとして，常に航空機の姿が絶えなかった。70年代，80年代，そして90年代と移り変わるにつれて，国際情勢はもちろんのこと，飛びまわっている航空機の種類や塗装も替わっていった。

本土ではなかなか見ることのできなかった機体，演習や事件に呼応して突然飛来する機体を見るために，何度となく沖縄に足を運んだ人々は多く，そのような人々が手に入れた宝は確かに大きかった。本コーナーでは，政治的な解釈は抜きにして，沖縄という土地で，一般の人々がフェンスの外から捉えた20年を，大まかではあるが皆さんにご紹介したいと思う。

〔最上段〕 復帰の年1972年の秋，グァム島アンダーセンAFBから100機を超すB-52が台風避難のため嘉手納に飛来した。黒い，とがった垂直尾翼がB-52Dで他はG。

↑ 白い雲，抜けるような空をバックにアプローチする銀色のKC-135A（63-7986）。

↗ 那覇基地に着陸するVC-5のTA-4J（UE17/155117）。1975年には，米海軍は那覇からの撤収を完了している。

↗ 同じく那覇に駐機するVMFA-232のF-4J（WT6/153859）。1974年の撮影。

→ フィリピンのクラーク基地に所在していた3TFW/26TFTASのT-38。1976年7月の撮影。

↑　VMCJの合理化にあたり，VMAQ-2が完成，EA-6Aは1975年に同隊に配属となる。写真は1977年夏に撮影されたVMAQ-2 Det.のEA-6A（CY621/151596）で，当時のハシリ，同機には珍しいロービジ塗装機。

↗　1977年当時の33ARRS（現33ARS）所属HH-53C（69-5787）。現在はHH-3Eを使用。

→　1968年ころから嘉手納に配備されていたといわれるSR-71Aは，90年1月に退役によって米本土へ帰るまで，長く沖縄の顔として知られていた。独特な機体，真っ黒な塗装など，どれをとっても怪しさは抜群だ。写真は1977年7月撮影。

↑　18TFW/44TFSがF-4D時代に保有したこの機体は，リッチー，ドベルビュー・コンビの乗機としても知られる空軍のトップ・ミグキラー機（66-7463）。左側インテイクベーンには，6個のキルマーク入り。

→　VC-5のA-4Eが派手だったころの写真で1979年の撮影。当時はダートターゲットの曳航も任務として行なっていた。92年7月現在，ハンプバックを撤去，軽量化を図ったA-4Eもついに手離し，8月の解散を待つばかりとなっている。

↑　国道58号線沿いの海側に，海兵隊のハンビー飛行場があった。歩道の有刺鉄線の向こうには手の届くくらいの距離にAH-1JやUH-1Nが駐機していた。1978年7月撮影。

↑　嘉手納基地の北側にある読谷飛行場。砂糖キビ畑の中に旧軍の滑走路があり，海兵隊のヘリが空挺降下の兵隊を乗せて飛来した。運良く，着陸した機体に近づいた時に撮影。

↓　1979年9月29日，嘉手納にF-15C/Dが配備された。各基地ごとに部隊の性格を明確にし出したPACAFの中において，18TFWの担うものが，制空になったことは誰の目にも明らかだった。この日到着したのは16機（2機が途中ダイバート）で，先に訓練用に飛来した2機と合わせ，即実働可能に入った。「フェンスの外側……」からではなくて，申し分けありません。

↑　第7艦隊に配備される空母はかなりの数になるが，ビジランティの飛来は少なかった。1979年7月21日，太平洋艦隊で唯一残った飛行隊RVAH-7のRA-5C(NE610/156608)。帰国後の9月28日閉隊し，米海軍におけるA-5の歴史の幕を降ろした。

↑　岩国基地から飛来したH&MS-12のTA-4F(WA170/154337)。岩国の海兵隊機も嘉手納の海軍エプロンの常連だ。1980年7月撮影。

→　同じく80年7月，離陸準備整ったVMFP-3のRF-4B(RF613/153109)。3桁のサイドナンバーはミッドウェイからの作戦用。

← 1980年7月，伊江島へ訓練に向かうVMA-231のAV-8A。V/STOL機のハリアーは，地上で最も撮影しにくい機種のひとつ。たいていは内側の誘導路に入ってしまうためだ。

↙ 海軍用エプロンに駐機するNAF KADENAのC-117D。道路を隔てたマンションの屋上から。

↓ アグレッサーズT-38は，F-5E/Fに機種改変して，再び嘉手納に現れた。F-4時代のT-38同様，F-15とF-5の編隊着陸も，旋回半径の違いから両機を着陸時に撮ることはけっこう難しかった。

→ 1982年7月27日，グァム島のアンダーセンAFB43SW/60BSのB-52D(56-0676)が飛来した。飛来目的は恒例の台風避難。この機体，機首の赤い星，キルマークを持つが，その詳細は不明。ただし記録によると，1972年のラインバッカーII作戦中，ウタパオの307SW所属機が2機のミグを撃墜しており，うち1ケースの証明かもしれない。

↓ 1981年末，韓国の8TFW（群山）にもF-16が配備され，その姿を嘉手納に見ることも多くなった。1982年8月20日，翼端にサイドワインダーをつけたF-16A。貝殻混じりの白く光る誘導路で，作業員が忙しく動き回る。

→ E-3も80年代の新しい顔だ。今年18WG所属部隊となった。

↑　岩国基地へ海兵隊部隊の不足を補うため派遣された海軍VA-105のA-7E。テイルコードは大西洋艦隊の「AC」ながら，海兵隊エンブレムを持つコルセアを嘉手納で見ることもできた。1984年7月30日撮影。
↗　塩のついた機体を，シャワー施設で洗い落とすVP-1のP-3C。嘉手納の海軍エプロン地域にあるが，時折F-15なども使用する。
→　「KADENA」の新しいフィンチップ・マーキングを持つグレイ塗装のKC-135A(57-1514)。376SW/909AREFSで現在は18WG所属。

↑　標的曳航支援などを行なっているトラコー・フライト・システムズ社のカナディア・セイバーCL-13 MK.5。セイバーが見られるのも今や沖縄だけとなった。右上小写真は競技会（RAM'86）用スペシャル・マーキングを施した18TFW/15TRSのRF-4C。
→　砂辺側のランウェイ05へ滑り込むリザード迷彩のC-141B。道路は昔，軍用道路1号と呼ばれた国道58号線。

←　ランウェイに着陸するCH-53Dを遠方に見ながら普天間をタキシングするH&MS-36のOV-10D（WX751/155406）。写真は87年9月の撮影だが，その後海兵隊の改編によりH&MSは消滅，現在ではVMO-2Det.として同機は所在している。普天間にはこの他，ハンビーから移動してきたAH-1，KC-130やCH-46などを米本土，ハワイからローテーションで受け入れるMAG-36が置かれている。

↑　1987年秋，中国初訪問を目的としたサンダーバーズの極東ツアーが実施され，10月7日，沖縄で1959年以来28年ぶりのショーを行なった。
→　ソウル五輪開催中の1988年9月21日，9SRW/99SRSのU-2R(80-1071)。嘉手納で。
↓　CVW-5のVFA-151，195のFA-18A。下右は1989年夏，那覇基地工事のため，嘉手納でアラートに就く第302飛行隊のF-4EJ。下段は湾岸戦争スコア付き55SRWのRC-135W。

To Others May Live 他を生かすために生きる

ANGEL WING—天使の翼 那覇救難隊ルポ

文：本誌／湯沢　豊

写真提供：航空自衛隊那覇救難隊

復帰20年，南混団の横顔

沖縄返還により，日本の南西空域の防空を航空自衛隊が米空軍から引き継ぐことになり，現在の南西航空混成団の前身である臨時那覇施設管理隊を創設したのが昭和47年5月。そして同10月に臨時那覇基地隊，臨時第83航空隊が新編され，翌48年1月から対領空侵犯措置を開始している。また同7月からは南西防衛セクターの防空任務を全面的に担当。同10月，第83航空隊，南西航空警戒管制隊，第5高射群，那覇基地隊，南西航空施設隊が新編され南西航空混成団が編成された。

昭和59年，83空改編により那覇基地隊を廃止，翌60年11月にはF-4EJを擁する第302飛行隊が隷下に入る。そして昭和61年3月，F-104Jの退役にともない第207飛行隊が整理，解隊され現在に至っている。

南混団の司令部は那覇基地に置かれている。同基地には空自隊員約2,200名が配置され，また海上自衛隊第5航空群，陸上自衛隊第101飛行隊も同居しているため総勢は約3,000人の陣容となる。その那覇基地の顔は何といっても第302飛行隊のF-4EJと海自第5航空隊のP-3C。このうち第302飛行隊が4年前の昭和62年12月，領空侵犯した旧ソ連軍のTu-16バジャーJに空自創設以来初の実弾警告射撃を実施したことはまだ記憶に新しい。このように旧ソ連と直接対峙していた北空や，首都圏を抱える中空，また朝鮮半島と隣接する西空などと比べても勝るとも劣らない緊張感が漂う南西セクターだが，その中でもまた違った意味で，日々実戦の態勢を維持している部隊がある。それが今回ご紹介する那覇救難隊だ。

南の空の天使の翼

救難と聞くと一見地味な印象を受けがちだが，これほど重要で崇高な使命を持つ任務は他にはない。そこに助けを求める者がいる限り，その生命を救うため自分自身の命を顧みず，いついかなる天候の中にも飛び込んでいく。それは非常に困難で，また常に実戦態勢でいなければならないハードな任務であろうことは素人目にも分かるのではないだろうか。

沖縄県だけでも大小合わせて57からの島があり，これらを含めた広大な南西セクターという特質を考えてみると，救難隊の存在意義というものががぜんクローズ・アップされてくる。各離島間を結ぶ交通機関は当然ながら船舶と航空機のみに限られ，もしそれらの機材が支障をきたした場合，即人命にかかわることになるのだ。そういった意味からも民生協力という点で，那覇救難隊は那覇基地のまたもう一方の顔ということができる。那覇救難隊は自衛隊，米軍，その他民間パイロットのみならず，地域住民にとっても天使の翼なのだ。

← 沖縄上空を飛ぶ航空救難団のMU-2。同機の任務は捜索機として，遭難予想地点に一早く進出し捜索を開始。遭難者を発見した際は救難ヘリを誘導するとともに，サバイバル・キットを投下するなどして，遭難者の保命に努める。文字どおりSAR（Search And Rescue）の"S"の部分を担当しているわけだ。

その那覇救難隊の人員配置は現在、隊長金木晴男2佐以下約90名。装備機材はMU-2とV-107で、本土の救難隊よりMU-2の定数が1機多く、人員も3割増しの配置となっている。その理由は、セクターあたりの空自救難部隊が那覇にひとつしかないため。他のセクターでは、どこもふたつ以上の配置があり、また地域によっては、海自救難飛行隊等の応援も期待できる。那覇にも陸自の第101飛行隊と海保庁のベル212 1機が常駐しているが、役割分担として陸自は主に救急患者の空輸を担当し、また海保庁は近距離のものに限られるため、それ以外の救難、つまり航空救難、遠距離洋上での遭難船の救助や船舶乗組救急患者の空輸、さらには緊急空輸等、すべて那覇救難隊が担当している。また、装備機材は一定の飛行時間ごとに定期検査（PE=Periodic Inspection）を行なうことになっているが、内地の部隊はこれを小牧の航空救難団整備群に持ち込むのに対し、那覇は自隊で実施している。このあたりも人員、機材が多い一因となっている。

ところで隊長の金木2佐は千葉県出身の防大13期、MU-2のパイロットで3,450時間の飛行時間をもつ。昭和47年の小松救難隊を皮切りに、飛行点検隊、空幕、救難団司令部、千歳救難隊隊長、幹部学校付等を経て平成3年現任地に赴任している。那覇救難隊の特徴はとうかがったところ、開口一番、「隊長が男前」と答えるほどのジョーク好き（!?）で、その場が一気に和んでしまった。

それはさておき、同救難隊の第1の特徴は独力対処型であるということが上げられる。前述したように南西セクターには那覇救難隊ひとつしかなく、一番近い部隊でも新田原救難隊となる。したがって他部隊の支援が早い段階で期待できないわけだ。

また第2に上げられるものとして、夜間飛行においてひとたび離陸してしまうと周囲が海であることから、その環境が非常に厳しい条件となる。つまり、本土上空は相当遠距離の洋上を飛んでいても何かしらの明かりが認められるが、沖縄の海上にはそういったものがまったくなく、バーティゴ（空間識失調）に陥りやすいのだ。また、これは同救難隊のみならず、在沖縄の航空部隊すべてにいえることである。

合わせて気象観測点が少ないため、その予報が難しいということも、ネガティブ・ファクターのひとつで、夜間の代替飛行場として期待できるところも嘉手納ぐらいしかないという。

地上においても機体の保守、点検にとくに神経を使っている。四方が海である沖縄は降雨中の海塩粒子が東京の5～20倍に達するため、塩害を受けやすく、高温多湿も手伝って金属や電気系統の腐蝕進行が著しい。このため、「沖縄特別点検」というものを独自に設け、それらに対するケアを怠らないようにしている。フライト後の洗浄も大切なメンテナンスのひとつだが、これは我々が普段車を洗うのと同じように手作業で行なわれるため、整備員の労力も大変なものがある。とくに、夏期などは日没が遅い関係上、その分夜間の飛行訓練も時間がズレ込み、そのあと整備員が機体整備、洗浄等を終わらせると、帰宅が深夜におよぶことが多いという。こうしたことから救難機専用の機体洗浄機の導入が望まれている。

以上沖縄地方独特のマイナス面ばかりを上げてきたが、もちろんプラスの面もある。まず当然のことながら雪や凍結に対する機体保守、運航に気を遣う必要がない。そして、これは部隊の運用に直接関係はないものだが、南国のため海水温度が比較的高く、ベイルアウトしたパイロットやその他の遭難者の生き延びられる時間が長いということが上げられる。こうしたことがパイロッ

Photo : Yukihisa Jinno/KF

← 那覇救難隊を陣頭指揮する隊長の金木晴男2佐。男前で、しかもユーモアのセンスはバツグン。

Photo : Yutaka Yuzawa/KF

↓ 那覇救難隊のフライト・オペレーション・ルーム。滑走路現況標示板の横には航空救難団のインシグニアと"To Others May Live"の合言葉が掲げられ、同隊の心意気を示している。

→ MU-2の機内に装備されているポイント・マーカー。遭難地点にこのマーカーを投下し、救難ヘリに場所を指示する。
↓ 同じく機内の無線装置。前方はコクピット。この無線機で、遭難者とのコンタクト、現場の統制、救難ヘリの誘導等を行なう。

Photos : Yutaka Yuzawa/KF

Illustrated Warplane（折り込みイラスト解説）

作画：小泉和明 Kazuaki Koizumi
解説：菊地秀一 Shuichi Kikuchi

「新たな航空機の供与が中断し，わずかばかりの在庫部品がやがて枯渇した。1964年の春までに，戦闘即応の航空機は，保有機数の54%まで低下していた」

エア・プログレス誌のリチャード・ビューシェルは自著“人民解放軍3,000機の正体”の中で中国空軍の黄昏を予測した。実態は深い霧に閉ざされたままだ。もとより公式の発表などあるはずもない。

中国空軍がこの危機を乗り切れるかどうか，西側の軍事筋は固唾を呑んで見守った。ソ連はソ連で，高見の見物を決め込んだ。実際，縁が切れたばかりの妻のはねっかえりを見せしめとするのにかっこうの舞台設定と思われた。しかし，別れた妻は事実こたえてはいた。が，ここで白旗をかかげるつもりなど毛頭なかった。

まず，ソ連のエンジニアの引き上げで宙に浮いたかっこうになっていたMiG-21の自力生産に挑む。そして65年までには，雛罔のツマンスキーRD-11エンジンの国産化にこぎつけ，MiG-21の瀋陽生産版F-7のマスプロ化に成功している。

このF-7の生産に目処がついた時，中国はさらに次のステップに踏み出す覚悟を決めた。一方ではF-7の経験で自信を深めたのだろう。また，他方では中国はもっと航続距離の長い強力な要撃戦闘機を必要としていた。

その意味でF-8は別れた夫に対するひとり身になった妻の決別宣言であると同時に，社会に向けての独立宣言でもあった。

要求仕様の概略は次のとおりだ。

“最大速度マッハ2.2。上昇限度2万m以上。上昇率200m／秒。最大航続距離2,000km。武装は航空機銃および空対空ミサイル。エンジンにF-7系と同様の渦噴7甲を使い，双発として，推力／重量比0.89を狙う”。

開発の経過をたどると，64年5月航空研究員から高空高速戦闘機のアイデアが提出され，同じ年の10月MiG-21の設計を基礎として瀋陽航空機工司が担当することが決定された。翌年5月には正式に命名され，その年の9月に本格的な開発がスタートしている。そして初飛行が69年の7月5日。

ところが，部隊配備がそれから10年も後の79年と聞いては首をかしげざるを得ない。

雛罔と見られるエンジンはいわばできあいのモノだし，当時の中国空軍ができもしないFCS（火器管制システム）を要求するほど背伸びしたとも思われない。なにしろ，部隊配備されたF-8にはFCS用レーダーのかけらも見あたらないという見方があるくらいだ。それなのに部隊配備が70年代の終盤にズレこんだのは，あいだに文化大革命がはさまったからだ。

このおかげで，配備された時にはすでに時代遅れ化していたF-8に吉報がもたらされたのは，中東からだった。70年代後半に入りソ連とのあいだに秋風がたちはじめていたエジプトからMIG-23が提供されたためだ。MIG-23のサイド・エアインテイクを採用すれば，ノーズにレーダーを装備でき，かつ新型の大推力エンジンの搭載に道を開くことができる。こうして時代遅れの厄介モノ視されていたF-8はII型としてよみがえった。

とはいえ，中国が世界の一流どころと肩を並べる自前の戦闘機を持つまでは，まだ長い時間がかかりそうだ。

その穴を埋めるために，先頃Su-27の導入を決めた中国だが，ロシア側は例によってトコトンまで価格を叩かれたという。そのむかし別れたしたたかな妻を前にして，かつての夫はもう少し情け深く接してもよかったと反省したのだろうか。それとも，あの時もっとやりこめておけばよかったと悔やんだのだろうか……。

F-8IIの主要諸元(イラストはF-8I)：全幅9.34m，全長21.59m，最大離陸重量17,800kg，自重9,820kg，エンジン渦噴13A-IIアフターバーナー付きターボジェット（最大推力6,600kg)×2，最大速度マッハ2.2(高高度・クリーン状態)，武装23mm機関砲×1，ハードポイント7ヵ所にPL-2BまたはPL-7空対空ミサイルなど。

（カラーリング・ワンポイント）
機体は白。これは平時のためと，太陽熱の反射を狙ったもの。国籍標識内の漢字の八一の文字は1927年の南昌における武装蜂起（人民解放軍創立記念日）をうたいこんだもの。

★　今回のF-8は，おおとみこう氏から北京航空博物館での写真の提供を，松戸迷才会の内堀氏には適切なアドバイスをいただき，完成させることができました。ありがとうございました。　　小泉和明

シェンヤン・エアクラフト・カンパニーJ-8I(F-8I)／瀋陽航空機公司 歼8I／SHENYANG AIRCRAFT COMPANY J-8I

作画：小泉和明／Illustration by Kazuaki Koizumi

【第4回】エルバート・スコット・マッカスキー

Elbert S. McCuskey

空を援護する戦闘空中待機(CAP)任務中だった。2機は最初の航過で大艇の尾部銃座を無力化し、反転した後、左右に分かれて、マッカスキーが主翼と胴体、アダムスが尾翼を、安全な後方から集中攻撃した。97式大艇は尾部が爆発、炎と煙を引きながら落下し、海面に激突した。

VF-42はこの時点で、すでに2機の97式大艇を撃墜していたが、空母から視認できる距離での空中戦はこれが初めてで、着艦したふたりは、乗組員から大歓迎を受けた。VF-42では撃墜を記録したパイロットに、スペードのエースを縫い込んだジャケットと帽子を与えていたが、この時はふたりの共同撃墜ということで、その記念品を分け合っている。

ラエ，サラモア空襲作戦

ヨークタウンはこの後、真珠湾に戻り、補給と乗組員の休息を実施しており、VF-42も機体の入れ替えや補充を行なっている。出港したヨークタウンは、2月24日にはウェーク島、3月4日には南鳥島の攻撃に参加しており、その後一転して南太平洋に向かい、ニューギニアのラエ攻撃（3月10日）を行なった。ヨークタウンは3月6日、ニューヘブリディズ諸島沖で、ウィルソン・ブラウン中将率いるTF11と合流。レキシントンとともにラバウルの日本軍攻撃に参加することになっていた。

しかし、3月8日に日本軍はニューギニア島東端北岸のラエ、サラモアへの上陸作戦に成功。TF11/17の任務はこの地域への攻撃と変更された。この当時、ヨークタウン航空群にはVF-42（F4F-3 10機）、VB-5(SBD-3 17機)、VS-5(SBD-3 13機)、VT-5(TBD-1 12機)、レキシントン航空群にはVF-3（F4F-3 8機)、VB-2（SBD-2 12機)、VS-2（SBD-2/3 18機)、VT-2（TBD-1 13機)が所属しており、VF-3の飛行隊長は、対零戦用戦闘法「サッチウィーブ」で名高い、かのジョン S.サッチ少佐（最終撃墜数6機）で、

GRUMMAN F4F-3 WILDCAT

マッカスキーは後にわずか1週間ほど彼の飛行隊に配属される。

TF11司令官ブラウン中将は、ラエ、サラモア空襲に際して、ラバウルに展開する日本軍航空部隊の行動半径内であるソロモン海へ艦隊を進出させることを恐れた。このため、艦隊はニューギニアとオーストラリアの間に位置する珊瑚海にとどまり、艦載機はスタンリー山脈を越えて空襲を行なった。しかし戦果は小さく、商船4隻の撃沈と艦艇9隻の撃破にとどまった。VF-3/VF-42のワイルドキャットは主にSDBドーントレスの護衛に専念しており、マッカスキーに戦果はなかった。

3月16日、レキシントンは真珠湾に向かったが、ヨークタウンは重巡洋艦アストリア、ポートランド、駆逐艦5隻などと珊瑚海に残り、ニューヘブリディズ諸島との間でパトロールを続けていた。日本軍はニューギニアの米軍をオーストラリアから遮断する目的で、ニューギニア島南部のポートモレスビーを攻略する作戦を立てていた。米軍側も日本軍が意図するところをある程度見抜いており、フレッチャー少将率いるヨークタウンを中核としたTF17は、以後1ヵ月半以上を珊瑚海でのパトロールに費やすことになる。

この間、VF-42は取り立てて大きな戦闘を行なっていないが、唯一大きなニュースとしては、3月27日付で新しい飛行隊長、ジェイムズ H.フラットレイ Jr.少佐(最終撃墜数4機)が着任したことだ。フラットレイはVF-3のサッチとは旧知の間柄で、「サッチウィーブ」支持者のひとりであったため、ハワイでしばしの休息を取り、新型のF4F-4への転換を行なうことになったサッチとVF-3の替わ

Illustration : Motohiro Hasegawa

りに、VF-42が最初に新戦法を実戦で試みることになる。

レキシントンは3月26日から4月15日まで真珠湾に停泊、戦闘飛行隊を入れ替えて南太平洋へ向かった。出港時のレキシントン航空群はVF-2(F4F-3/-3A 21機)、VB-2(SBD-2/-3 18機)、VS-2(SBD-3 18機)、VT-2(TBD-1 13機)で、空母の艦番CV-2と所属飛行隊名が一致する正真正銘のレキシントン航空群としての実戦航海となった。VF-3の替わりに配属されたVF-2は、ポール H.ラムゼイ少佐(最終撃墜数3機)が指揮を取っており、少数ながら、トラブルの多かったエンジン過給器を簡素化したF4F-3Aも配属されていた。

ガダルカナル島に不時着

このころ連合艦隊は、セイロン(現在のスリランカ)沖に集結していたイギリスの東洋艦隊を掃討するためインド洋に展開、4月9日には空母ハーミーズ、重巡洋艦コーンウォール、ドーセットシャー、駆逐艦バンパイアを撃沈。セイロンのコロンボおよびトリンコマリを空襲している。

セイロン島沖海戦に勝利した連合艦隊の次の目標はポートモレスビーで、この攻略作戦は「MO」の略称で呼ばれることになる。

MO作戦の中核は井上成美中将指揮の第4艦隊(南洋艦隊)で、当初は修理を終えたばかりの空母加賀1隻が派遣される予定だった。しかし、井上中将は珊瑚海における米空母部隊の活動を知って連合艦隊司令部に、蒼龍、飛龍からなる第2航空戦隊の追加派遣を要請した。これに対し司令部は加賀の替わりに、開戦直前に編成されたばかりで夜間離着艦などの練度が劣る第5航空戦隊(瑞鶴、翔鶴)を、経験を積ませるという名目で派遣したのだ。

連戦連勝の驕りもあってか、まだ戦ったことのない米海軍空母部隊を甘くみていたことの表れで、まして戦争の帰趨を決する大きな戦いに、兵力を出し渋った司令部の責任は大きい。結局、井上中将は第5戦隊司令官高木武雄少将率いるMO機動部隊に5航戦の瑞鶴、翔鶴を、第6戦隊司令官五藤存知少将指揮のMO攻略部隊に軽空母祥鳳を配した。

MO作戦に先駆け、日本軍は5月2日にソロモン諸島フロリダ島のツラギに無血上陸を果たした。要港で知られるツラギ泊地は、索敵用飛行艇の基地としても重要で、ツラギ攻略を知った米太平洋艦隊司令部は、ヨークタウン座上のフレッチャー少将に空爆を命じた。5月4日早朝、ヨークタウンの艦載機はラエ空爆と同じように、ツラギの南側にあるガダルカナル島を飛び越えて攻撃を行なった。

ヨークタウン艦載機のツラギ空爆は3波からなっており、ドーントレス、デバステーター計40機からなる第1次攻撃隊は駆逐艦菊月を大破させた(後に沈没)。続く第2次攻撃では特設掃海艇3隻を撃沈、さらに残った稼働機で第3次攻撃を実施するが、大きな戦果は上げられなかった。第2次攻撃と第3次攻撃の間に、フレッチャー少将はF4F 4機によるツラギ泊地の掃射を命じた。

ウィリアム・レオナード中尉(最終撃墜数5機)率いる4機編隊の、第2小隊を率いていたのが中尉に昇進したマッカスキーで、飛行隊の射撃将校(ガナリーオフィサー)を兼